HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1884 a 1906

Raúl Palacios Rodríguez

TOMO XII VOLUMEN 1



HISTORIA
La República

MARITIMA DEL PERU

1884 a 1906 / TOMO XII VOLUMEN 1

Raúl Palacios Rodríguez

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

LIMA-PERU 1990

Indice

	Pág.
INTRODUCCION	23
CAPITULO I	
EL PERU AL TERMINO DE LA GUERRA CON CHILE	33
El estado del país en sus diversos aspectos	33
El aspecto económico-financiero	34
El aspecto social	47
El aspecto político	59
El aspecto internacional	61
El aspecto naval	70
El trauma colectivo de la derrota y el anhelo de Reconstrucción Nacional	82
ANEXO A. RELACION DE LOS JEFES Y OFICIALES FALLECIDOS DESPUES DEL ESCALAFON DE 1878 AL 28 DE JULIO DE 1887	88
ANEXO B. ESCALAFON DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA (AÑO DE 1884)	91
ANEXO C. RELACION DE LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA PREPARATORIA Y OTROS JOVENES QUE SIRVIERON COMO ASPIRANTES EN LA GUERRA	94
NOTAS AL CAPITULO	95

Pág.

CAPITULO II
LAS ADQUISICIONES NAVALES 105
El *Charrúa* bautizado como *Vilcanota* 105
El *Perú* anteriormente denominado *Santiago* 122
El *Santa Rosa* antes *Talca* 157
El *Sócrates* bautizado como *Lima* y la frustrada adquisición del *Diógenes* 193
El *Constitución* y el *Chalaco* 227
El *Iquitos* 273
Los cruceros *Grau* y *Bolognesi* 283
El empréstito del Banco Alemán Transatlántico 293
Las adquisiciones navales y las "Comisiones de Estudios Navales" 300
Las adquisiciones navales de los países vecinos: el caso de Chile y Ecuador 303
El estado de la marina chilena 303
El estado de la marina ecuatoriana 314
La interferencia chilena en el desarrollo naval del Perú 318

ANEXO A. ESCRITURA DE COMPRA-VENTA DEL VAPOR *VILCANOTA* 319

ANEXO B. RELACION DE LOS ARTICULOS NAVALES PARA EL VAPOR *VILCANOTA* 322

ANEXO C. INVENTARIO DEL VAPOR *VILCANOTA* ENTREGADO POR EL SEÑOR CAPITAN DE CORBETA D. BERNABE CARRASCO AL DE IGUAL CLASE SEÑOR D. LINO M. CUETO EL DIA 21 DE DICIEMBRE DE 1884 325

ANEXO D. LEGAJO SOBRE LA ADQUISICION DEL VAPOR *PERU* 330
D.1. PROPUESTA DE VENTA DE LA PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY 330
D.2. DECRETO ACEPTANDO LA PROPUESTA Y DISPONIENDO LA COMPRA 331
D.3. INFORME DE LA JUNTA DE ADQUISICION 331
D.4. DANDOLE LA DENOMINACION DE *PERU* 333
D.5. INVENTARIO DE LOS DEPARTAMENTOS DE NAVEGACION, MAQUINAS Y MAYORDOMOS 333

ANEXO E. PRESUPUESTO DEL HABER CORRESPONDIENTE A LA DOTACION DEL TRANSPORTE NACIONAL

INDICE

Pág.

PERU POR EL PRESENTE MES DE OCTUBRE DE 1885 343

ANEXO F. LISTA DE REVISTA DE COMISARIO QUE SE PASA A BORDO DEL TRANSPORTE *SANTA ROSA* EN EL MES Y DIA DE LA FECHA 347

ANEXO G. LISTA DE REVISTA DE COMISARIO QUE PASAN LOS SEÑORES JEFES, OFICIALES Y DEMAS INDIVIDUOS DE LA DOTACION DEL CRUCERO NACIONAL *LIMA* EN EL PRESENTE MES DE DICIEMBRE DE 1889 349

ANEXO H. LISTA DE REVISTA DE COMISARIO QUE SE PASA A BORDO DEL CRUCERO NACIONAL *CONSTITUCION* EN EL MES Y DIA DE LA FECHA 352

ANEXO I. LISTA DE REVISTA DE COMISARIO QUE PASA LA PLANA MAYOR Y TRIPULACION DEL TRANSPORTE *CHALACO* EN EL MES Y DIA DE LA FECHA 355

ANEXO J. ACTAS DE LA JUNTA DE MARINA DE 1904 357
J.1. ACTA DEL MARTES 13 DE DICIEMBRE 357
J.2. ACTA DEL SABADO 24 DE DICIEMBRE 358
J.3. ACTA DEL LUNES 26 DE DICIEMBRE 359
J.4. ACTA DEL JUEVES 29 DE DICIEMBRE 360

ANEXO K. INFORMES TECNICOS DE LA JUNTA DE MARINOS DE 1904 362
K.1. INFORME DEL C. de N. NICANOR ASIN: TRANSPORTE *SANTA ROSA* 362
K.2. INFORME DEL C. de N. NICANOR ASIN: TRANSPORTE *CONSTITUCION* 364
K.3. INFORME DEL C. de N. JUAN M. ONTANEDA: TRANSPORTES *CONSTITUCION, SANTA ROSA* Y CRUCERO *LIMA* 365

NOTAS AL CAPITULO 369

CAPITULO III
EL TRAFICO MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE 401
A. El tráfico marítimo 401
La situación de los puertos del litoral 401
Las principales compañías navieras dedicadas al tráfico marítimo: países y rutas 416

Pág.

El tráfico de cabotaje 425
El movimiento portuario: las importaciones y exportaciones 426
El régimen nacional de aduanas 436
El sistema de muelles a nivel nacional 452
La empresa del muelle y dársena del Callao 460
La empresa del dique flotante del Callao 464
El servicio de los gremios matriculados 466
El sistema de capitanías de puertos 480
El servicio nacional de faros 507
B. El tráfico fluvial 512
El puerto y capitanía de Iquitos 512
Compañías navieras dedicadas al tráfico fluvial: rutas y países 521
El movimiento de importación y exportación 523
El servicio de cabotaje 527
La aduana y el muelle de Iquitos 533
C. El tráfico lacustre 544
La navegación peruano-boliviana 544
La acción de Juan L. Thorndike en el lago Titicaca: la navegación particular 556

ANEXO A. CUADRO GENERAL DE LAS CAPITANIAS: 1887 557

ANEXO B. DESCRIPCION HISTORICA DEL MUELLE Y DARSENA DEL CALLAO 559

ANEXO C. ORGANIZACION DE LAS ADUANAS (LEY DE 27 DE NOVIEMBRE DE 1886) 561

ANEXO D. CONTRATO CON EL DIQUE FLOTANTE DEL CALLAO 566
D.1. CONTRATO DE 1887 566
D.2. CONTRATO DE 1892 567

ANEXO E . REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DEL FARO DE PALOMINOS 569

ANEXO F. CONTRATO CELEBRADO CON LA EMPRESA DEL MUELLE Y DARSENA DEL CALLAO 571

ANEXO G. TARIFA A QUE DEBERAN SUJETARSE LAS CAPITANIAS DE PUERTO EN LA RECAUDACION DE DERECHOS 583

ANEXO H. IMPORTACION POR EL CALLAO EN EL AÑO 1884 586

INDICE

Pág.

ANEXO I. SERVICIO DE CABOTAJE EN EL RIO AMAZONAS 599

NOTAS AL CAPITULO 601

CAPITULO IV
EXPLORACION Y ESTUDIO DE LA SELVA 613
A. Acciones e intentos más significativos 613
La actuación de José Benigno Samanez Ocampo en la exploración de la selva 613
La Junta Informadora sobre la región fluvial de Loreto 620
La Comisión Especial de Exploración de Loreto 623
La acción y el aporte de Antonio Raimondi 626
La fundación de la Sociedad Geográfica de Lima 628
La creación del Archivo de Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores 645
Las exploraciones de Carlos Fermín Fitzcarrald y el descubrimiento del istmo de su nombre 646
Los estudios para establecer la vía central o ruta del Pichis. La labor de Joaquín Capelo 659
El coronel Pedro Portillo y las investigaciones de la amazonía 668
Los misioneros católicos y las expediciones a la selva. El caso de los padres Bernardino Gonzales y Gabriel Sala 670
La Junta de Vías Fluviales y su interés por el oriente 680
Las exploraciones de Jorge Von Hassel 686
La fundación de la Sociedad Geográfica de Loreto 687
La labor de la Comisión Hidrográfica 688
Las misiones extranjeras y su interés por el estudio de la selva 691
B. La participación de la armada en la exploración y estudio de la selva 694
La actuación y el aporte de diversos oficiales de marina 694
Manuel Melitón Carvajal 695
Juan Manuel Ontaneda 696
Germán Stiglich 697
José María Olivera 698
Enrique Espinar 699
Oscar Mavila 700
Eduardo Raygada 707
Pedro A. Buenaño 708
Abraham A. de Rivero 708
Numa Pompilio León 709
Augusto Loayza y Loayza 709
Roberto Suárez 710

Pág.

Froilán Morales 710
Nicanor Asín 710
Augusto Pimentel 710
Carlos T. Barandiarán 711
Julio Carvajal Fonseca 711
Juan M. Garabito 711
Manuel A. Sotil 711
Enrique Gamero 712
Servicio de patrullaje de los ríos 712
La presencia de la Marina de Guerra en las tareas de fijación de límites 712
La Flotilla Fluvial de Loreto y la acción de la armada 713
Cahuapanas 719
Amazonas 721
Francisco Pizarro 722
Iquitos antes *Veloz* 723
Urubamba antes *Onca* 724
Manu antes *Ticuna* 724
Loreto 726
América 726

ANEXO A. CARTA DEL PADRE GABRIEL SALA A JOAQUIN CAPELO: 16 DE MAYO DE 1896 729

ANEXO B. LIGEROS APUNTES SOBRE EL DEPARTAMENTO DE LORETO, POR EL TENIENTE DE LA MARINA PERUANA OSCAR MAVILA 734

ANEXO C. INFORME DE LA COMISION NAVAL SOBRE LA FLOTILLA FLUVIAL DE LORETO: NOVIEMBRE DE 1904 753

NOTAS AL CAPITULO 755

Introducción

A mediados de 1903 el entonces Ministro de Guerra y Marina, contralmirante Manuel A. Villavisencio, refiriéndose a la escuadra peruana expresó en su Memoria *al Congreso de ese año: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra. Después de los desastres de la guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra gloriosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así, pues, por dolorosa que sea, debo declarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva...".*

Aunque la cita, ciertamente, tiene una referencia específica de carácter institucional, el testimonio de nuestro valeroso e insigne marino, encierra una triste realidad que bien podría generalizarse a los diversos aspectos de la vida nacional que siguieron a la pesadilla del conflicto de 1879. En efecto, al concluir dicha contienda y al abandonar el ejército invasor el territorio patrio, el Perú continuaba existiendo. Pero era un país no sólo exangüe y amputado, sino, básicamente, un país dolorido y menoscabado en la esencia misma de su institucionalidad. Vale decir, una nación al borde de la muerte. Así, sobre las "ruinas aún humeantes" de la guerra, era indispensable crearlo todo.

El presente tomo, en dos volúmenes, intenta aproximarse a esa macilenta realidad bajo un análisis crítico y reflexivo, y en concordancia con el quehacer

marítimo en sus variadas y complejas manifestaciones. Debo confesar que cuando años atrás se me encargó la responsabilidad de escribir sobre este período (1884-1906), me sentí abrumado y perplejo al constatar que ese lapso, de apenas dos décadas, se mostraba lleno de incógnitas y huérfano de atención y estudio. La bibliografía misma –según me lo refirió don Jorge Basadre en una de las primeras conversaciones que entonces sostuvimos– requería de una investigación penosa y prolongada. Cuál no sería mi sorpresa y desencanto cuando poco después, acompañado por el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, coordinador de esta etapa, constatamos que los archivos del Ministerio de Marina no guardaban la documentación de aquel período ni de los años sucesivos previstos para la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú. *A partir de ese instante, la tarea se convirtió en un reto que había que asumir paciente y responsablemente. Poco a poco, la investigación fue estructurándose y el esquema enriqueciéndose con el valioso aporte de nobles y bondadosos amigos; muchos de ellos, actuaron como verdaderos consejeros. Superadas estas limitaciones de oficio, la nave se echó a andar en búsqueda del puerto avizorado.*

Producto de esa conjunción de esfuerzos y voluntades, hoy la investigación se ve plasmada en dos volúmenes que corresponden al tomo XII de nuestra obra medular. Desde su inicio, optamos por el criterio temático como el más apropiado para un análisis coyuntural de aquellos aspectos que, directa o indirectamente, tenían vinculación con el acontecer marítimo interno. En este sentido, en ambos volúmenes se presenta la problemática dividida en dieciseis capítulos, referido cada uno a un tema singular.

En el capítulo inicial, a la luz de múltiples e interesantes testimonios, se analiza de manera breve el estado en que quedó el país al culminar la disputa internacional, abordándose los distintos aspectos que entonces signaron la vida de la nación. Debe precisarse que la intención de estas primeras páginas es, por un lado, presentar una síntesis de dicho panorama (no una descripción o petit historia *de los diferentes regímenes que siguieron a 1884) y, por el otro, servir de nexo con el tomo anterior. Como corolario se aborda una situación que fue un sentimiento profundo y vital en el peruano de esos días: su afán e interés por hacer resurgir a la patria de los escombros en que se hallaba.*

El capítulo siguiente, es un intento de acercarnos al tema de las adquisiciones navales. Se descubre que en este orden fueron muy reducidas y casi nada significativas las adquisiciones desde el punto de vista técnico-naval, con excepción de los cruceros Almirante Grau *y* Coronel Bolognesi *mandados a construir, al final de nuestro período en 1906, en los astilleros Vickers de Inglaterra y llegados al Perú en agosto del año siguiente. Adviértase que el término "crucero" con el que se hacía referencia a estos dos buques (inclusive en los documentos oficiales de esa época así se les llama) hoy tiene una connotación*

distinta. En esta parte, interesa estudiar individualmente las unidades que conformaron nuestra endeble y reducida escuadra. Si se quiere, se estudia la "vida" de cada una de ellas desde diferentes perspectivas: procedencia, año de construcción, valor de compra, fecha de su arribo al país, características y especificaciones técnicas, dotación, tiempo y servicios prestados, etc. De igual manera, se estudia el empréstito firmado en 1905 con el Banco Alemán Transatlántico y que sirvió de base para la adquisición de las dos naves arriba mencionadas. Asimismo, interesa conocer el rol que jugaron en diversos momentos las "Comisiones de Estudios Navales" en la compra de las unidades. Finalmente, nos ocupamos de las adquisiciones navales de los países vecinos, específicamente de Chile y Ecuador, y de los varios intentos del primero para oponerse al desarrollo naval de nuestra patria.

En el tercer capítulo se aborda un aspecto primordial: el tráfico desarrollado en el mar, en los ríos y en los lagos, cuyo servicio quedó completamente destruido después de la catástrofe bélica. Se describen los diferentes rubros ligados a dicha actividad, pero referidos a nuestro litoral, a los principales ríos de la selva y al lago Titicaca. Del primero tomamos aquellos aspectos que por su naturaleza, característica y proyección de servicio, constituyeron el meollo de todo el movimiento cumplido en nuestros más importantes puertos, especialmente en el Callao. Del segundo recogemos la información referida al tráfico que se cumplía desde Iquitos al interior del departamento de Loreto y fuera de él. Por último, del tercero rescatamos los hechos más prominentes ligados a la navegación en el mencionado lago.

El cuarto capítulo, de marcado enfoque geopolítico y con el que se cierra el primer volumen, está referido a la exploración y estudio de la selva. En efecto, aunque con períodos intermitentes, el interés por el estudio y exploración de esta parte de nuestra heredad, ha estado siempre presente en el ánimo y acción de los peruanos de todos los tiempos. En los años posteriores a la derrota, esta inquietud fue, paradójicamente, muy intensa, obteniéndose resultados positivos.

Precisamente, la lectura de los diarios de los viajeros y exploradores peruanos de esa época, trasunta el criterio de excepcional optimismo sobre el valor de nuestra amazonía; criterio con que el espíritu nacional trató de compensar la pérdida que el país sufrió en la guerra. Pasada ésta, volvió a pensarse con igual o tal vez con mayor fuerza que antes en la selva, reconociéndose de absoluta necesidad para su progreso la apertura de una vía hasta el Pacífico, obra que reclamaban de consuno consideraciones de diversa índole: políticas, administrativas, económicas y estratégicas. Sin duda, actuaron como factores coadyuvantes, entre otros, dos situaciones: 1° el intento separatista de Loreto (1896) que llamó la atención del resto de la República, especialmente de la administración central; y 2° el auge vertiginoso del caucho en gran parte de la ama-

zonía. En este marco sobresalió, por un lado, la acción civil de exploradores, viajeros, religiosos y estudiosos en general (peruanos y extranjeros); por el otro, la acción militar con personal del ejército y, principalmente, de la Marina de Guerra. El aporte de uno y otro contingente permitió el conocimiento y la vigilancia de esa vasta zona del territorio patrio. Es en esta línea, que el presente capítulo intenta reseñar los acontecimientos más significativos ligados a tan noble propósito. Para ello lo hemos dividido en dos grandes partes: la una, referida a la diversidad de acciones e intentos que, individual o institucionalmente, se realizaron durante esa época con renovado brío en procura del auge de esa amplia región del país; y la otra, relacionada con la múltiple y abnegada labor desplegada por nuestros marinos en los diferentes puntos de la amazonía y puesta de manifiesto en la exploración, civilización, desarrollo y defensa de esa rica zona nacional.

Ligado al quehacer del oficial de marina y al del personal subalterno, se halla el tipo de formación que reciben tanto en lo estrictamente profesional (tratándose de los primeros) como en lo técnico u operativo (en el caso de los segundos). Intención del quinto capítulo es justamente estudiar, en el período que nos corresponde, aquellas instituciones que de modo directo tuvieron que ver con la preparación de la oficialidad y del cuerpo subalterno de nuestra armada; destacan en este caso la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes en la capital; y la Escuela Náutica de Paita al norte del país. Asimismo, se estudian los varios esfuerzos e intentos por parte de los gobiernos para conseguir que nuestros guardiamarinas pudiesen hacer sus prácticas en los buques mercantes o en las escuadras de países amigos.

En el sexto capítulo, bajo el título que allí se consigna, se abordan seis grandes temas que, de una u otra forma, sintetizan un aspecto de vital importancia en el desarrollo de nuestra marina: su vida institucional. Con el primer tema, pretendemos exponer una imagen de la legislación naval que, a través de los diferentes Códigos impartidos, normaron su organización, quehacer y proyección. Con el segundo, intentamos reseñar e historiar sus principales organismos y dependencias que, con carácter de alto mando, configuraron su estructura directriz. Con el tercero, buscamos hurgar sobre el servicio logístico, la recreación y los aportes técnico-científicos de la institución. Con el cuarto, procuramos esbozar una síntesis de las principales modificaciones e innovaciones que se operaron en la armada. Con el quinto, tratamos de detallar un punto que es de suma trascendencia y poco estudiado: los ascensos y remuneraciones del personal. Finalmente, con el sexto tema pretendemos evocar aquel temprano proyecto de 1906 de crear el Ministerio de Marina y que, por razones que después detallamos, no prosperó.

En la última década del siglo pasado y en la primera del presente, nuestro país fue escenario, en varios puntos de sus fronteras y en el sur del litoral, de

ciertos acontecimientos y enfrentamientos bélicos que derivaron en lo que hemos denominado "incidentes y combates navales", materia del sétimo capítulo. Entre estos sucesos, en los que algunos oficiales de marina participaron decidida y valientemente, cabe señalar los siguientes: incidente de Ilo (1891), combates de Angoteros (1903), de Torres Causano (1904), del Alto Yurúa (1903) y del Alto Purús (1904). De todos ellos interesa, en primer lugar, describir su desarrollo y evolución como acción bélica; en segunda instancia, conocer sus implicancias histórico-geográficas y políticas para la nación y, finalmente, subrayar la participación de la oficialidad naval en defensa de nuestra soberanía.

En el capítulo siguiente, o sea en el octavo, abordamos en forma breve tres aspectos vinculados a la historia y evolución de la marina mercante nacional. En primer término, nos referimos a su indigente e inopia situación durante el período de la postguerra; luego aludimos a la ley de 1903 por la que se le fomentaba y protegía. Finalmente, nos ocupamos de la ley de 1906 por la que se autorizó la organización de una compañía nacional de navegación, que más tarde tomó el nombre de "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao".

El capítulo noveno está orientado a la descripción de la actividad pesquera. Pese a su significado e importancia histórica, mas no económica, la escasísima información bibliográfica que existe acerca de esta actividad impide presentar un cuadro completo y detallado de su desarrollo y evolución en los años que interesa. Primeramente, reseñamos la situación de la pesca y las modalidades que asumió; luego tratamos del sentido e incidencias de la legislación pesquera; por último, aludimos a un rubro que en épocas pasadas tuvo gran hegemonía: la caza de ballenas y lobos marinos.

Tema importante del segundo volumen, por su carácter e implicancias para entender la historia de la marina desde una óptica más cercana, es sin duda el que desarrollamos en el capítulo décimo y que a lo largo de este período fue vivencia permanente no sólo en el pensamiento de algunos mandatarios, sino también (y lo que es más importante) en el sentir del hombre común y corriente del Perú de esos años. ¿Hubo una actitud positiva de los diferentes gobernantes hacia la marina? ¿En qué medida y cómo la civilidad se identificó con ella? ¿Qué papel jugaron las Sociedades Patrióticas en esta tarea? Estas y otras interrogantes sirven de base para el desarrollo de los siete tópicos que comprende el presente capítulo y que pretenden sintetizar las diversas manifestaciones (oficiales y no oficiales) en beneficio de la institución naval.

En el undécimo capítulo se estudia el intento federalista de Loreto ocurrido en 1896. Importa incluir este tema no sólo por su marcada significancia histórica, sino también por su repercusión indirecta en ciertos aspectos del desarrollo institucional de la armada de esos años. Para el país, significó una toma de conciencia (esta vez con caracteres alarmantes) de la marginación y el aletar-

gamiento en que se hallaba la amazonía, producto del centralismo político-económico de Lima; para la armada, representó (aparte del hecho circunstancial de la presencia de una nave de guerra peruana cerca del lugar de los sucesos) un afianzamiento de su preocupación por esa parte del territorio nacional mediante el envío de personal tanto en misión de servicio, como en plan de estudio, exploración o asesoramiento. A través de tres parágrafos intentamos estudiar este acontecimiento en la perspectiva señalada, resaltando el viaje del Constitución *y la labor de su tripulación a lo largo de la dilatada y arriesgada travesía.*

El capítulo número doce está dedicado al análisis de la revolución civil de 1895 y a sus múltiples y complejas motivaciones. Al respecto, con sobrada razón, ha dicho Basadre que no es posible estudiar nuestra historia republicana sin señalar en dicho evento el final de un período y el comienzo de otro. Hasta el año 1895 –escribió José Gálvez en un hermoso ensayo publicado en 1918– el Perú conservaba hondamente viejas tradiciones y costumbres, casi coloniales, incorporadas a su vida; en esta línea, 1895 significó un cambio completo en el modo de ser de entonces, aparte de la transformación política que provocó. En el presente capítulo tratamos de esbozar un resumen de los aspectos más relievantes de este suceso. En primer término, nos referimos a los inicios de la revolución, o sea, a la etapa que va desde la asunción de Cáceres al poder hasta la instalación de Piérola y su Estado Mayor en la hacienda Cieneguilla. Luego describimos la participación del entonces capitán de navío Bernabé Carrasco en la azarosa e intrépida travesía de Iquique a Puerto Caballas (actual departamento de Ica), en octubre de 1894, conduciendo a Piérola y otros rebeldes. Después, aludimos a los graves acontecimientos del 17 y 18 de marzo de 1895 ocurridos en las calles de Lima. Inmediatamente, describimos el quehacer de la Junta de Gobierno instalada el 20 de marzo de ese año, presidida por Manuel Candamo. Por último, analizamos la gestión administrativa de Piérola y su trascendencia histórica.

Figura un tanto olvidada en los anales historiográficos de nuestra patria y en el seno de la institución a la que perteneciera, no obstante ser su primer historiador, la vida y el quehacer intelectual de Rosendo Melo Moreno no han merecido un estudio detallado acorde a sus múltiples y valiosos aportes no sólo al conocimiento histórico de la Armada Nacional, sino también al de la actividad marítima en general. En este sentido, el capítulo décimotercero quiere en algo rescatar y dimensionar tan elevada personalidad. Por cierto, el reconocimiento a su labor es muy reciente. En 1977 el Instituto del Mar del Perú, bajo la presidencia del mencionado vicealmirante Indacochea, designó con el nombre de nuestro personaje a una de sus embarcaciones que con fines de investigación científica empezó a operar desde ese año en el departamento de Loreto. En la literatura especializada, los reconocimientos son igualmente tardíos. En su

ameno e interesante libro Evocaciones Históricas *(1987) el conocido escritor Manuel Zanutelli Rosas, consagra un capítulo a Melo, presentándonos algunos rasgos biográficos (muchos de ellos totalmente desconocidos) y una descripción sumaria de sus obras más sobresalientes; de este autor tomamos buena parte de las referencias que se consignan. Antes y después de este autor, encontramos algunos aportes en los trabajos de Arturo Carreño (1919), Evaristo San Cristóval (1962), Alberto Tauro del Pino (1975) y en el reciente* Diccionario Histórico y Biográfico del Perú *editado por Milla Batres.*

¿Tuvo el Perú en el período 1884-1906 una política marítima? Es la reflexión que se desarrolla en el capítulo décimocuarto. Evidentemente la guerra con Chile marcó el término del apogeo internacional del Perú que mostró en la época del augé guanero, siguiéndole una fase en la que el país apareció disminuido en el consenso continental. Desde esta perspectiva, en el lapso mencionado la nación no presenta una política marítima de gran formato. La presencia de nuestra patria en congresos o conferencias mundiales de esta índole fue mínima y esporádica. A pesar de ello, debe subrayarse la posición firme y decidida que el Perú adoptó en defensa de la navegación y el tráfico marítimo en cuanto afectaba sus intereses; como ocurrió en Montevideo (1888), Washington (1889) y La Haya (1899), así como en los pocos tratados que le tocó suscribir entonces.

En el capítulo décimoquinto se analizan los diversos esfuerzos que de manera individual o institucional, se orientaron a los estudios oceanográficos. En esta línea se resalta la labor cumplida por la entonces flamante Sociedad Geográfica de Lima y por connotados estudiosos como Antonio Raimondi, Luis Carranza, Camilo Carrillo, Federico Pezet y Federico Villarreal. De un modo u otro, estas pesquisas sirvieron de inmejorables testimonios precursores a aquellos que ya en este siglo han realizado en distintos momentos distinguidos miembros de la armada o especialistas nacionales y extranjeros de reconocida trayectoria científica.

El décimosexto capítulo, el último, pretende ser un balance de algunos aspectos que en el contexto político, económico y social acompañaron al Perú hasta el advenimiento del siglo XX. Por supuesto, que sin la pretensión de profundizar o entrar en detalle sobre estos tres rubros, aquí se quiere apenas hacer una síntesis de aquellos indicadores que reflejaron e influenciaron decididamente en la vida nacional durante las dos décadas que siguieron a la firma del tratado de Ancón. Su desarrollo, naturalmente, tiene como marco referencial y permanente el acontecer marítimo. Con el aspecto político, se intenta aproximarnos a aquellas situaciones humanas que, con distintas motivaciones, delinearon la acción política de esos años. Con el aspecto económico, se desea destacar, por un lado, el esfuerzo de aquellos hombres que en la ciudad y en el campo o en diferentes partes del territorio bregaron, con terquedad irrenun-

ciable, no obstante la ruina en que quedó el país, por la recuperación económica y la prosperidad nacional, cuando podía decirse que no había ni capitales, ni moneda, ni negocios. Con el aspecto social, se pretende reseñar los no pocos conflictos laborales que se suscitaron durante esos años, incidiendo en aquellos vinculados a la actividad marítima.

Debe puntualizarse que a lo largo de estos dieciseis capítulos, se presentan al final de los mismos (en las "Notas al Capítulo") unas semblanzas biográficas de aquellos marinos que aparecen mencionados en el texto. Ellas han sido elaboradas en base a los legajos personales y a los libros copiadores que existen en el Archivo Histórico de Marina, así como en base a la Relación historiada de los jefes y oficiales de marina *existente en dicho repositorio. En consecuencia, estas semblanzas no constituyen de modo alguno biografías completas ni mucho menos; sólo son –repetimos– breves notas que describen su actuación profesional o particular en los años que cubre nuestro tomo. Asimismo, al final de cada capítulo (sección "Anexos") se consignan una serie de documentos históricos referidos a ciertos aspectos del tema en cuestión. Finalmente, las referidas "Notas al Capítulo" encierran referencias que amplían, aclaran o complementan lo dicho en el texto, así como especifican las fuentes bibliográficas de origen. La bibliografía general y los índices de rigor, complementan el aparato crítico de ambos volúmenes.*

No sería justo concluir estas líneas, sin antes expresar mi más viva gratitud e infinito reconocimiento a todas aquellas personas que con su valioso apoyo o consejo, han hecho posible concretar lo que aquí se ofrece. Algunos de ellos, ya han dejado este mundo; los otros, continúan ofreciéndonos su inestimable colaboración. Al doctor Jorge Basadre Grohmann, noble y generoso consejero, que no obstante la brecha generacional, supo dispensarme su amistad; él revisó el esquema inicial y leyó los originales del primer capítulo, proponiendo sustanciales mejoras. Al vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, que más que un coordinador, siempre fue y sigue siendo un estupendo amigo; de su permanente vigilia se cosecharon valiosas ideas que aparecen en el texto. Al contralmirante Federico Salmón de la Jara que, con su acostumbrada generosidad, leyó los originales de algunos capítulos; lo mismo al vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero. Ambos brindaron importantes sugerencias que sin duda enriquecieron el contenido expuesto por el autor. A la señora Consuelo Samanez Ocampo de Samanez, que permitió revisar el archivo familiar de su egregio abuelo, el viajero y estudioso José Benigno Samanez Ocampo. A la señorita María Isabel Lira Oré que, igualmente , consintió revisar el archivo familiar de su ilustre antepasado, el coronel Felipe Santiago Oré. Al señor Javier Buenaño Muro, hijo de un connotado jefe de la Armada Nacional que proporcionó estupendas fotografías que aparecen en el presente volumen. Al doctor Eduardo Dargent Chamot, amigo y colega, que con su acostumbrada genero-

sidad me facilitó la consulta de su valiosa colección numismática y fotográfica. Al señor Alejandro Lostaunau Ulloa, sabio de la bibliografía peruana y director por muchos años de la Biblioteca del Instituto Riva-Agüero, que con su reconocido entusiasmo orientó desde un comienzo nuestras pesquisas; lo mismo a su personal colaborador, la señorita Angélica Portocarrero Barandiarán y el señor Acisclo Pizarro Bedón. A la señorita Irma García Galloso y al personal de la Dirección General de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional que de manera continua y pacientemente, ofrecieron su invalorable ayuda. A la señorita Victoria Espinosa Descalzo, historiadora e investigadora del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, por su permanente y eficaz asistencia de índole historiográfico. A la señorita Esperanza Navarro Pantac, bibliotecaria de este Instituto, que con alto sentido profesional, siempre nos prestó su valioso concurso. Al doctor Mario Cárdenas Ayaipoma, que ayudó en la búsqueda documental en el Archivo General de la Nación. A la señorita Elia Lazarte Ching, responsable del archivo histórico del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, por su atención esmerada en la indagación documental allí existente. A la señora Alicia Castañeda de Gutiérrez, investigadora del mencionado Instituto Marítimo, que generosamente guió nuestras inquisiciones en el Archivo Histórico de Marina. A la señora Flor de María Cosio, responsable del repertorio fotográfico de dicho Archivo, que colaboró en la identificación del material pertinente. Al señor Julio Alva Flores, coordinador de edición, por el esmero puesto en la reproducción del material gráfico y en la correcta presentación del texto original. A la señora Hélida Alvarez de Pérez que, con su reconocida eficacia profesional, se encargó de mecanografiar los originales manuscritos. Finalmente a mi esposa, Gloria Winffel Ríos, que con su continuo aliento e infinita comprensión, convirtió la investigación histórica en una tarea grata y reconfortante. A todos ellos, mi profundo y reiterado aprecio.

RAUL PALACIOS RODRIGUEZ.

Capítulo I

EL PERU AL TERMINO DE LA GUERRA CON CHILE

EL ESTADO DEL PAIS EN SUS DIVERSOS ASPECTOS

En una patética y conmovedora carta fechada en Lima el 15 de mayo de 1884, sor Elena Regnier, fundadora y primera Superiora del Hospital "Dos de Mayo" de Lima, decía con inocultable dolor: "En este momento está todo por hacerse; si el Perú vuelve a readquirir su antiguo esplendor sólo lo sabe el Buen Dios..."[1].

Así, en términos tan sencillos, pero terriblemente dramáticos, se resumía la situación en que quedó el país al término de aquella guerra que principió en abril de 1879. En efecto, al establecerse la paz en virtud del tratado de Ancón y al restablecerse la soberanía nacional con la salida de las fuerzas ocupantes del territorio patrio (agosto de 1884), la República se debatía en una honda crisis que no sólo afectaba lo puramente económico, social y político, sino que amenazaba la vida misma de la Nación[2].

Desde todo punto de vista, el país vivía una crítica y angustiosa postración que comprometía –tal como lo subrayó el diario *El Comercio* en una de sus ediciones de esos años– no sólo su estabilidad y porvenir, sino también la "esencia misma de su institucionalidad"; vale decir, el ser colectivo del Perú. Situación que por las características señaladas, aunque conservando la distancia temporal y las circunstancias de cada caso, se asemejaba a aquella otra que vivió nuestro país en el momento inicial de su etapa independiente. Sin

embargo –en afirmación de uno de los peruanos de entonces– las gentes quedaron en 1884 más arruinadas que después de la batalla de Ayacucho[3]. Bajo esta perspectiva, pues, es que debemos comprender el desarrollo de los aspectos que, a manera de una breve introducción a los capítulos siguientes, a continuación exponemos[4].

EL ASPECTO ECONOMICO-FINANCIERO

Sin duda alguna, en este sector la crisis se hizo más evidente y asumió, en el pensamiento de algunos peruanos ilustres y por un tiempo prolongado, los síntomas de un "mal irremediable e insuperable". La economía peruana se hallaba en una fase por demás crítica y sujeta a los escasos recursos de que el exhausto Erario podía disponer. Sin exportaciones, sin crédito externo e interno, sin potencia económica para comprarle a nadie nada, viviendo con un presupuesto desequilibrado, parecía todo derrumbarse. Agotado el guano y entregado el salitre a Chile, la vida nacional que hasta 1879 había sido raquítica y estacionaria, presentaba al concluir el conflicto, un aspecto anteriormente no conocido ni sufrido en extrema dimensión: el de la miseria. En una palabra, la pobreza era general y faltaba dinero para todo[5].

Precisamente, haciéndose eco de esta paupérrima situación, el Director de Aduanas de entonces, Juan Márquez, en una circular fechada el 24 de octubre de 1884, dirigida a los prefectos departamentales y publicada días después en *El Peruano*, describía el panorama del siguiente modo: "Las penurias del Tesoro Nacional demandan hoy la mayor economía de los gastos, estricta y normal recaudación de los ingresos fiscales y la justa distribución de ellos, entre los servidores y necesidades de la administración; y con este motivo me encarga el señor Ministro de Hacienda y Comercio, recomendar a Ud. vigile que las oficinas de Hacienda de su dependencia, sean inexorables en el cumplimiento de sus deberes a este respecto. La única fuente positiva de recursos con que hoy puede contar el gobierno, para atender a las necesidades de carácter general de la administración pública, tales como la que demanda el pago del ejército, su armamento, equipo, vestuario, etc., como el del servicio diplomático, consular y marítimo, el de sueldos de los ministerios, oficinas generales, cuerpo de ingenieros y demás instituciones indispensables para la marcha administrativa; es la que procede de la Aduana del Callao y las del Norte de la República, notablemente disminuida, por la reducción del consumo de mercaderías que se importan del extranjero, y cuyo rendimiento no

basta para satisfacer las atenciones a que ineludiblemente tienen que dedicarse. De aquí nace la imposibilidad material en que se halla el Gobierno de remitir fondos a los departamentos para llenar cualquier déficit que pudiera existir en el respectivo presupuesto de sus gastos, y la necesidad de que los prefectos y demás autoridades políticas y de Hacienda, pongan todo su conato y decidido interés en que la administración departamental y provincial subsistan de los productos naturales y ordinarios de cada localidad, sin atenerse en manera alguna a la esperanza de recibir fondos de la capital, viviendo cada uno, con lo que su comercio y su agricultura le proporcionen. En tal sentido, he recibido orden expresa del referido señor Ministro, para prevenir a Ud. que adoptando todas las medidas que la prudencia y el buen sentido aconsejan, implante el régimen más conveniente, para lograr el importantísimo fin económico que las circunstancias rentísticas obligan al Gobierno a poner en práctica; a cuyo fin, está persuadido, ayudarán las Municipalidades con alguna parte de sus rentas".

Larga ha resultado la cita, pero sumamente útil para tener una idea clara del estado en que quedó el Perú después de la pesadilla del 79 y de las escasas rentas de que disponía.

Bajo esta coyuntura de ínfima liquidez, en diciembre de 1885, cuando el Consejo de Ministros presidido por Antonio Arenas se hizo cargo de la dirección del país, no encontró en el Tesoro más fondos que 3,531 soles. Se hizo preciso entonces recurrir al comercio, el que "dando una prueba de su amor al país", entregó 94,000 soles en calidad de empréstito y sin rédito alguno, dejando a la "discreción del Consejo la fijación de los plazos y el importe de los dividendos"[6].

Por otro lado, las entradas del guano y salitre que en décadas anteriores constituyeron la principal riqueza fiscal, se habían perdido, con el respectivo derrumbe del núcleo comerciante–financiero que la sustentaba. El 48% de los ingresos del Tesoro Público antes de la guerra –refiere José Manuel Rodríguez, estudioso de los asuntos económicos de entonces– estaba basado precisamente en estos dos rubros, o sea, S/. 7'179,143; de manera que suprimidas las dos más importantes fuentes de nuestro pasado bienestar, el Estado no pudo contar sino con S/. 8'078,553 de ingresos, contra un egreso de S/. 18'034,081[7].

Como se puede advertir, las consecuencias de la guerra en las finanzas del país fueron tremendamente desastrosas: un déficit real de S/. 9'955,528 por año, que sumado a los gastos militares, llevaron al Tesoro a la mayor angustia y languidez. En síntesis, a la miseria fiscal[8]. En su *Mensaje* al Congreso Ordinario de julio de 1887, el Presidente

Andrés Avelino Cáceres resumía este panorama con las siguientes conmovedoras palabras: "Acostumbrados a vivir de los rendimientos de riquezas providenciales, que han desaparecido, el estado de nuestras finanzas, es bien poco satisfactorio. Con un tesoro deficiente, en un país empobrecido, los planes de hacienda carecen de base y las dificultades económicas toman, por el momento, proporciones abrumadoras"[9].

Situación de abatimiento y pobreza que se prolongaría por muchos años. En 1894 *Juan de Arona* (seudónimo del polifacético Pedro Paz Soldán y Unanue) con su habitual vena humorística y bajo el título de *Finanzas*, aludía al estado de éstas en la siguiente copla:

"Hablar aquí de finanzas
es hablar con propiedad;
Son finanzas ciertamente
las que finaron tiempo há"[10].

Simultáneamente a lo dicho, por un buen tiempo el único medio de circulación, sobre todo entre las clases populares, fue el papel moneda o billete fiscal que con su calidad de inconvertible y su permanente y violenta depreciación, arrasó con la mayor parte de la poca fortuna privada nacional que aún quedaba. Sin el respaldo de un garantía, no sólo era objeto del agio, sino que se le repudiaba públicamente. Un sol de plata valía veinte soles papel, habiendo alcanzado a veinticinco en los días que precedieron al pánico monetario. Por lo demás, su aspecto y estado eran repugnantes. Asimismo, la constante baja del valor de la plata (nuestro patrón monetario) en el mercado mundial ocasionó graves dificultades a la República[11].

El peso abrumador de la antigua y cuantiosa deuda externa, no obstante que el vencedor se había apoderado de las riquezas que la sustentaban, constituyó una enorme carga para la Nación[12]. Los bonos que representaban los empréstitos de años y gobiernos anteriores, se cotizaban en los mercados financieros del viejo mundo a tipos ruinosos, pregonando por todas partes la incapacidad solvente de nuestro país; en 1885 la situación llegó a su punto más álgido, cuando dichos bonos se cotizaron a menos del 10% de su valor nominal. El crédito público y privado estaba sumido en una total y profunda desconfianza. Los capitales disminuidos considerablemente[13]. Las obras públicas venidas a menos. La propiedad territorial depreciada, con la ruina de numerosas familias de fortuna[14]. La producción en línea descendente, al igual que la exportación de productos tradicionales (minerales, azúcar, algodón, lanas, vinos y alcoholes). El salario del obrero insuficiente para cubrir las necesidades primarias; así como exiguos los

Presupuesto de la República (en pesos)

AÑOS	INGRESOS	EGRESOS
1869–70	44'723,100.00	61'949,986.50
1871–72	48'330,000.00	70'147,000.00
1873–74	61'288,542.00	80'543,415.90
1875–76	65'567,032.80	74'377,380.98
1877–78	43'978,168.20	43'229,589.43
1879–80	35'190,169.96	36'051,394.17
1881–82	OCUPACION	CHILENA
1883	1'197,546.08	1'197,546.08
1884	6'263,176.42	6'003,326.41
1885	7'631,541.41	7'632,796.13
1886	8'041,847.36	7'650,800.18
1887–1888	16'183,674.17	13'632,385.54
1889–1890	13'329,762.11	12'716,305.15
1891	8'232,294.26	7'628,895.10
1892	7'105,887.64	7'012,617.15
1893	7'279,392.74	8'395,473.22
1894	7'003,288.46	7'831,184.58
1895	7'519,045.97	7'346,942.09

(CLAVERO, José... *El Tesoro del Perú.* Lima, 1896, p. 84; y UGARTE, César Antonio... *Bosquejo de la historia...* Lima, 1926, p. 190).

ingresos de los servidores públicos[15]. Una infraestructura ferrocarrilera deteriorada y un movimiento de cabotaje ínfimo, dificultaban las comunicaciones a nivel nacional.

Por otro lado, la ausencia de un Presupuesto General de la República para su aprobación por el Congreso (entre 1883 y 1885) dificultaba el despegue del país. Los bancos nacionales cerrados, con excepción de uno de escaso flujo financiero. Un sistema tributario en ruinas y acomodado a una realidad fiscal pobre y deleznable. Una clase social urbana más pobre. La agricultura y la industria sometidas a la más triste inanición, con la consiguiente liquidación de la anterior estructura del poder local o regional. El comercio exterior, por casi un lustro semiestacionario, arrojaba una balanza comercial en extremo reducida. Finalmente, la prolongada clausura de nuestros principales puertos (para proteger a la población de las epidemias que por el norte y el sur la amenazaban) constituyeron las notas más descollantes de la situación económico–financiera del Perú de la postguerra. A todo ello, debe agregarse el cuantioso daño material que se veía, consecuencia directa del alevoso y despiadado aniquilamiento de la propiedad pública y privada cometida durante la expedición del marino chileno Patricio Lynch a la costa peruana en 1880.

Más elocuente, no puede ser el testimonio del ex–rector del Colegio de Guadalupe y hombre de ideas liberales, Carlos Lissón, cuando en 1887 escribió en su libro *Breves apuntes sobre la Sociología del Perú*: "Estamos en bancarrota. Los cálculos más pesimistas de ayer han sobrepasado a la realidad. Ya no ascienden nuestras rentas, como hace años, a 18 millones de soles, siendo triste decir que muy afortunados seríamos si ahora llegáramos a conservarlas en seis. El Fisco lucha con invencibles dificultades. Cada día que pasa es un peligro vencido, una complicación salvada. Estamos cosechando las consecuencias de nuestro desastre. En los últimos años no solamente perdimos las riquezas fiscales sino, lo que es más grave, la fortuna privada. Esta ruina ha invertido los papeles. Ayer la vida iba de arriba hacia abajo; ahora debe ascender de abajo hacia arriba. Todo esto sería muy fácil de arreglar si hubiera fortuna privada, pero ella ha desaparecido. La depreciación continua del papel moneda, la emigración en masa de los capitales existentes desde 1880 y los golpes de muerte dados a nuestras más prósperas fuentes de producción lo ha puesto todo en situación improductiva. La miseria del Gobierno es únicamente un reflejo natural y una consecuencia lógica de la ruina social".

En el contexto de este desorden fiscal y bajo la sombra de un país desarticulado, arruinado y empobrecido por la guerra, ardua, lenta y

MIGUEL IGLESIAS.
Durante su gestión presidencial
se suscribió el discutido tratado de Ancón,
que puso término al conflicto de 1879.





MANUEL A. VILLAVISENCIO.
Hombre-símbolo de la guerra de 1879.
Su intrépida y exitosa acción en Arica
(ruptura del bloqueo al mando de la corbeta *Unión)*
despertó simpatía y respeto
entre sus camaradas de institución.

complicada fue la tarea del reordenamiento y la reconstrucción financiera de la República[16]. En tal sentido y durante un buen tiempo la esmirriada hacienda debió retornar a sus fuentes de ingresos pre–guaneras: impuestos y aduanas[17]. Se ensayaron una serie de medidas, algunas transitorias y otras permanentes, orientadas a reflotar la economía y restablecer la hacienda pública. Por ejemplo, se creó un sistema de impuestos, estableciéndose la "Compañía Nacional de Recaudación" a fin de asistir al Estado en la organización y recaudación de aquéllos; se procuró rehabilitar el crédito nacional y extranjero; se modificó el contrato celebrado anteriormente con la empresa del Muelle–dársena, contrato que oprimía al comercio y encarecía la vida; se gravó el consumo del tabaco, del opio y del alcohol; se intentó solucionar la circulación fiduciaria; se reorganizaron las aduanas procurando obtener de ellas los mayores rendimientos que el *boom* guanero le había arrebatado; por último, se favoreció el desarrollo de determinadas fuentes de recursos naturales, como por ejemplo la minería.

Ahora bien, si la estructura económico–financiera del país fue severamente castigada durante y después de la guerra, lo mismo ocurrió con uno de sus signos vitales: el comercio. Fueron años duros para el movimiento comercial, externo e interno, así como para el comercio minorista y mayorista. Las circunstancias del momento hacían que esta actividad –como lo señaló el periódico neoyorquino *American Export*– se debatiese "entre la vida y la muerte"[18].

La alarmante decadencia del comercio por estos años adquirió una dimensión nacional, aunque fue evidentemente la capital la que sufrió los mayores estragos y consecuencias. En un testimonio de la época, valioso por la persona que lo suscribe, se lee: "Después de 1881, las condiciones del comercio de Lima cambian radicalmente. De las casas de primera clase, emigran a Chile, Frederick Huth y Antonio Gibbs e hijos, y liquidan Lachambre, Dreyfus y Canevaro. Se independizan de Lima los mercados de Ecuador , Bolivia y Tarapacá, de manera que las casas importadoras de segunda categoría quedaron reducidas a vender solamente en Lima y los Departamentos del Centro debido a la acción de los agentes viajeros y a la creación de puertos mayores, que dio lugar a la independización de Paita, Pacasmayo, Eten, Salaverry, Tambo de Mora, Pisco y Mollendo, porque los vapores de la Costa hacían escala en todos ellos" [19].

No obstante el panorama sombrío que reinaba y las múltiples limitaciones que se daban en la práctica de este oficio, en el año 1888 se estableció en Lima la Cámara de Comercio con el fin de organizar, proyectar y salvaguardar los intereses de sus miembros en concordan-

MESES	NACIMIENTOS			DEFUNCIONES			MATRIMONIOS		
	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886
Enero	345	353	378	388	379	463	31	26	28
Febrero	209	269	305	297	328	401	27	49	26
Marzo	344	319	339	386	365	385	31	17	26
Abril	286	293	297	328	362	369	29	56	18
Mayo	305	331	404	324	391	391	47	42	60
Junio	273	355	303	345	328	367	27	45	29
Julio	331	368	339	297	344	365	22	38	25
Agosto	302	592	329	360	352	365	48	41	47
Setiembre	358	380	321	353	376	338	51	31	48
Octubre	385	397	346	316	367	343	31	40	50
Noviembre	356	306	304	295	405	351	35	23	37
Diciembre	326	300	355	357	589	391	35	28	46
TOTALES	3820	4020	4063	4046	4586	4529	414	436	440

(SOTO, Clodomiro y RAMIREZ GASTON, Enrique.. *Guía de...*, p. 113).

cia con la realidad nacional. El papel que le tocó jugar fue, indudablemente, de marcado beneficio para sus integrantes y, sobre todo, para la Nación que sufría los impactos de tan irregular situación. En su seno se reunirían renombrados hombres de negocios y profundos conocedores del estado financiero del país, entre los que destacaban J. Luis Dubois, Carlos Conroy, José María Payán, Pedro Correa y Santiago, Benjamín Boza, Jorge Broggi, José M. Cantuarias, Juan Carré, Andrés Dall'Orso, Tomás Dawson, Edmundo Dugenne, José Pablo Escobar, Bartolomé Figari, Juan Gildemeister, Juan Revoredo, Ambrosio Nosiglia, Faustino Piaggio y Alejandro Garland [20]. Posteriormente, y siguiendo este ejemplo, se establecieron otras Cámaras en distintas ciudades del interior.

EL ASPECTO SOCIAL

Como trasfondo de lo económico–financiero se dio una situación *sui géneris* referida a lo social que se manifestó en acciones de diversos matices. Este aspecto es tal vez el menos estudiado por la historiografía nacional y el que, sin embargo, constituye un tema de singular trascendencia. No se trata de tomar aisladamente este rubro del contexto en que se dio, sino más bien de verlo en su conjunto y en íntima relación con la situación que se vivía en aquellos días tan aciagos. En una palabra, interesa conocer la vida cotidiana de entonces en sus múltiples quehaceres. Bajo esta óptica es que analizaremos algunos rasgos del mencionado aspecto.

Como se ha visto, el malestar económico–financiero afectó directa e integralmente las distintas actividades del país. Una de estas manifestaciones fue el fenómeno de la desocupación. En las ciudades la desocupación fue una tara que preocupó seriamente a los estadistas y que originó, a menudo, la proliferación de actividades ilícitas o actos reñidos con la moral pública. En el campo, la falta de labradores y braceros agudizó el malestar de la explotación agrícola que en ciertos lugares y momentos presentó un cariz alarmante; semejante situación vivió, aunque con menor gravedad, la minería.

En Lima, el fenómeno del desempleo fue mucho más agudo. El estado de inactividad y abatimiento reinante colaboró decididamente a la extensión de este mal. El cuadro de la época era pintado así por el literato e historiador francés Paul Groussac, a su paso por Lima: "Los portales y recovas de la plaza mayor hormiguean de día como un ejército de cesantes (vulgo ociosos), sudando la pobreza con levitas

Distribución de la población de Lima: Ocupaciones (1884)

A. VARONES	
– Poder Ejecutivo	180
– Poder Legislativo (Asamblea Constituyente)	248
– Poder Judicial	192
– Ejército y Marina	3,667
– Policía	1,415
– Arquidiócesis de Lima	410
– Dependencias Diversas	594
– Industriales	28,624
– Propietarios	735
– Por clasificar	15,340
TOTAL	51,105
A. MUJERES	
– Monasterios	804
– Beaterios	191
– Colegio Sagrado Corazón (San Pedro)	435
– Sagrados Corazones (Belén)	406
– Colegio Santa Cruz (Santa Teresa)	674
– Colegio de la señora Lund	111
– Hospicio del Buen Pastor	265
– Escuelas Municipales	1,407
– Propietarios	268
– Industriales	4,552
– Por clasificar	41,374
TOTAL	50,383

(CLAVERO, José... *Demografía de Lima...* Lima, 1885. p. 30).

Crecimiento anual de la población de Lima: Nacimientos 1884 – 1893

Categorías / Años	Blancos	Indios	Negros	Mestizos	Total de Nacimientos
1884	1379	941	91	1409	3820
1885	1340	908	90	1725	4020
1886	1205	684	92	2039	4063
1887	1243	980	92	1773	4068
1888	1148	1040	82	1436	3706
1889	1066	1103	99	1290	3558
1890	1021	1249	85	1314	3629
1891	1156	1161	108	1476	3901
1892	1037	1070	88	1586	3760
1893	1048	1235	64	1402	3809
TOTALES	11642	10371	891	15430	38334

(CAPELO, Joaquín... *Sociología de Lima...* 1895–1902).



Llegada al puerto del Callao
del general argentino Roque Sáenz Peña.
La visita de este estadista marcó época.
Era el reencuentro con el militar amigo qué en bello gesto
tomó el arma para pelear al lado de los peruanos
en la Guerra del Pacífico.

negras que espejean como charol, sombreros atornasolados y fisonomías de escribanos y alguaciles. De noche en la plaza suelen tocar dos o tres bandas de música, juntas o alternando; la 'sociedad' no concurre, y el bajo pueblo, humilde y dócil, se sienta en la inmensa gradería de la Catedral a la espera de tiempos mejores"[21].

Este ambiente de pobreza, decaimiento y tristeza es descrito por otro testimonio (también de esos años, pero mucho más extenso y rico) del siguiente modo: "La Lima anterior a 1895 se convirtió en una ciudad triste. Mis acuerdos en ella en aquel tiempo, tienen un dejo romántico y dolorido. Lo que se contaba de aquellos días de grandes bailes, de suntuosas tertulias, de elegantes paseos, parecía tan lejano que casi nos era ausente. Nuestros ojos veían el contraste amargo de la pobreza reinante. En las calles polvorientas, mal empedradas, no había el movimiento humano que revela la vida de una ciudad grande. El mezquino vivir y el recuerdo persistente de la derrota, ponían en nuestros ojos, prematuramente entristecidos, un cuadro que era muy distinto del que nos pintaban nuestros padres. Todo era pobre. Yo recuerdo que se podía señalar con los dedos de la mano a las personas que gastaban el lujo de un coche. Cien mil soles de capital sonaban como una suma fabulosa. Se vivía mal y reinaban el escepticismo y la tristeza. Podía caminarse cuadras y cuadras en las noches silentes, sin que se escuchara la música de un piano. Las gentes se recogían al anochecer, y en las calles quedaban solamente los típicos celadores, entonando aires melancólicos en sus silbatos de carrizo. Las noches lunares, por economizar alumbrado, no se encendían los faroles del gas y la ciudad se romantizaba bajo la luz tenue de la luna. El pueblo, el bajo pueblo, se divertía cantando vacuas marineras, a la vez quejumbrosas y amenazadoras. Las familias se refugiaban en la tertulia modesta, añorando los ricos y extensos tiempos. Por eso los niños de la época inmediatamente posterior a la guerra, alimentamos nuestro espíritu con la paradoja del relato fantástico de pasadas opulencias, contrastando con la dolorosa y miserable realidad presente. La mentira convencional de la grandeza pretérita llenó nuestros oídos juntamente con las lamentaciones y los anatemas por la guerra. Nos educamos en un ambiente mendicante. Nuestros deudos y nuestros maestros, hicieron el papel de aquellas viejas quejumbrosas venidas a menos, que pierden el tiempo, sin hacer nada, recordando idas suntuosidades y clamando al cielo por mágicos renuevos de riqueza y señorío..."[22].

¡Patética crónica que sintetiza el cuerpo macilento y mal herido de la Patria de la postguerra!

La ciudad misma y sus alrededores presentaban las huellas de la destrucción de la guerra. Así lo testimonió el viajero francés Marcel Monnier durante su breve permanencia en Lima hacia 1886: "Las huellas de la guerra están bien visibles en la capital y sus alrededores inmediatos. Inadvertidos al principio para el extranjero, llaman bien pronto su atención, por poco que prolongue su estadía. A tres o cuatro leguas hacia el Sur están los escombros de Miraflores y Chorrillos, el Trouville peruano: un montón de despojos informes marca el emplazamiento de las casas de campo alineadas a lo largo de esta playa espléndida. Todo lo que el enemigo no pudo llevarse fue aniquilado. Los demoledores pusieron en obra la mina y el hacha. Hicieron saltar los muros, talaron los bosques, y, con este combustible, unidos a las maderas de muebles hechos pedazos, alumbraron grandes fogatas de fiesta. La desolación parece completa, definitiva como la antigua Pachacámac, cuyos templos y tumbas, derribados, desvalijados en interés de la ciencia o de una especulación amenazantes, yacen solos e inermes a la intemperie. En Lima misma, pequeños defectos atestiguan, disimulados bajo exteriores brillantes, la miseria pública, la derrota reciente, la bancarrota. Descubriréis un pedestal sin estatua, una fuente privada de sus náyades y de sus tritones, un palacio decapitado de su friso de mármol. Bronces y bajos relieves, coleccionados por el vencedor, decoran en la actualidad las plazas de Santiago o de Valparaíso"[23].

Cincuenta años más tarde, Luis Fernán Cisneros evocaría semejante panorama en una remembranza realmente conmovedora: "Los hombres de mi generación crecieron bajo un signo sombrío. El Perú, salido de una guerra internacional de cuatro años, cargaba entonces el amargor del desastre. Hondas cavilaciones llenaban el cielo y silenciaban los pasos. Por culpa de la catástrofe, o faltaban muchos de nuestros padres o escaseaba el pan en nuestra mesa. Nos amamantamos tal vez en pechos sollozantes e hicimos una niñez de estricta fatalidad biológica: niños que se juntaban en las aulas bajo la vigilancia de maestros revestidos de una tristeza austera; niños que repetían versos encendidos de desagravio; diálogos con los libros en el silencio de las casas o en la quietud de las plazuelas, entretenimientos simples y candorosos; adolescencia pasiva, impuesta por el monólogo mental de quienes nos rodeaban; emoción difusa pero penetrante, quizás contraproducente y seguramente inútil"[24].

Destruida y en ruinas, la capital estaba, igualmente, casi invadida por basurales y pestilencias. Los títulos de *Perla del Pacífico y Ciudad exquisita* (por mucho tiempo sostenidos con orgullo) resultaban en

esos momentos una ironía. Su opulencia y belleza eran cosas del pasado. Así lo captó el citado *Juan de Arona* en la siguiente copla:

"Lima, la ciudad tres veces Coronada:
¿Qué me cuentas?
Eres coronada con creces,
Tres veces y hasta trescientas,
Por muladares soeces"[25].

Hubo –dice Aurelio Miró Quesada en su bello ensayo sobre Lima– pobreza, desasosiego íntimo, dolor callado. La capital perdió u olvidó sus viejas galas; y como antes se había encubierto con el manto sutil de las *tapadas*, ahora mostraba solemnemente sus vestiduras negras y austeras en señal de recogido duelo. Nunca –escribió un funcionario de la comuna limeña– hubo tantas noches intranquilas ni mayor número de gentes enlutadas. En esta terrible desolación, las madres dieron a luz una generación que en buena parte no conoció a sus padres, o que por primera vez les vio cuando los sobrevivientes de numerosas batallas regresaron a sus hogares al decretarse la paz.

Había carencia de viviendas. Los servicios urbanos (para hablar sólo de los más indispensables) dejaban mucho que desear en su funcionamiento; el transporte masivo por ejemplo, seguía confiado a un servicio de tranvías de tracción animal establecido en 1878 y cuya línea principal cubría el recorrido desde los Descalzos hasta la Exposición. Existían además unos noventa coches de alquiler, de los cuales muchos se hallaban en evidente estado de deterioro[26]. El cable submarino, establecido por la "CompañíaTelegráfica de Centro y Sud América", enlazaba Lima con Estados Unidos y con Europa, mientras que el telégrafo conectaba entre sí las principales ciudades de la costa con un servicio que debió ser bastante deficiente ya que, por decreto supremo de 13 de agosto de 1888, no sólo se declaró libre el establecimiento de líneas telegráficas y telefónicas en todo el territorio de la República, sino que se autorizó la libre fijación de las tarifas "que más convengan para su explotación". En 1885 Middendorf revelaba que grandes trechos de las líneas telegráficas se encontraban en mal estado, en muchos lugares habían desaparecido completamente y vastos sectores hallábanse sin repararse aún. Tampoco el servicio de correos debió prestar servicios muy eficientes, si para regularizarlo "en cuanto es posible y evitar frecuentes extravíos de cartas, especialmente de las dirigidas a mujeres" hubo que prohibir terminantemente "entregar cartas de señoras a ningún caballero"[27].

Los alimentos, escasos en la mayoría de los hogares, no presentaban mayor variedad, destacando el consumo de pescado en sus diferentes

especies. A muchos sólo les era posible comer muy frugalmente una vez al día. Ofrecer una taza de té y gastar mensualmente cuatro o cinco soles más en luz de gas desequilibraban el presupuesto familiar. Las comodidades y las distracciones eran muy pocas, revelando la estrechez o pobreza de la población. Las familias o amistades raramente se visitaban por las noches, prefiriendo los domingos a mediodía. Pocos fueron los bailes o las grandes recepciones. A diario se comía a las seis y los domingos (cuando habían invitados) al atardecer.

El servicio de hospedaje fue ofrecido por muchos años, por dos o tres hoteles de baja categoría, amueblados y servidos a la criolla. La atención médica mostraba los rudimentos y la postración reinante y muchos de los médicos "paseaban por las calles en jamelgos lamentables"[28].

La población limeña, en 1884, podía estimarse en 101,488 habitantes; cifra que confirma lo expresado por el citado Middendorf, de que el número de pobladores había aumentado en algunos miles durante la guerra con Chile, ya que "la capital era el lugar más seguro en la República, y muchas familias llegaban huyendo de provincias". Su conformación –de acuerdo a la clasificación racial de la época– era la siguiente:

	Hombres	Mujeres
Blancos	6,964	3,542
Indios	6,250	10,582
Mestizos	23,160	30,468
Negros y mulatos	12,545	5,775
Chinos	2,186	16

Cuatro años más tarde dicha población aumentó –según los datos registrados por la Municipalidad y publicados en *El Comercio*– a 112,573 habitantes. A nivel nacional, en 1895 la población era, aproximadamente, de 2'700,000; correspondiendo 1'400,000 a hombres y 1'300,000 a mujeres. No debemos olvidar que la guerra con Chile no permitió se llevase a cabo, como estaba ordenado, el nuevo censo, que debió cumplirse en 1884. Paralizado el servicio estadístico, la verdad es que los datos son muy incompletos hasta 1931 después de cuyo año ya se tienen normalmente cifras anuales del censo de población.

Por otro lado, debe mencionarse que la vigilancia policial y la seguridad pública en Lima, lentamente fueron recobrando la garantía

de antaño. Efectivamente el tiempo más peligroso en la capital fue el primer año de la ocupación, pues entonces los ladrones eran los propios policías chilenos. No se podía salir después de las nueve de la noche –nos dice Middendorf– sin correr peligro de ser asaltado por los propios guardianes del orden. Los oficiales chilenos no dejaban de aplicar medidas severas, a fin de mantener la disciplina de los suyos, pero había demasiada chusma criminal entre ellos. El que tenía que salir de noche sólo llevaba consigo unos pocos billetes, pues tampoco era aconsejable salir sin dinero alguno, ya que corría peligro de ser maltratado por los ladrones desengañados. Sólo cuando los chilenos desocuparon la ciudad –concluye dicho autor– volvió a restablecerse la seguridad y la gente tuvo nuevamente la sensación de encontrarse otra vez en casa.

Por encima de estos hechos externos reflejados en el ambiente social de la época, queremos referirnos muy ligeramente a un aspecto que fue consecuencia directa e inmediata de los graves e intensos días que vivió la República. Nos referimos a la postración espiritual que el Perú evidenció después de la derrota; postración que alcanzó en determinadas circunstancias la magnitud de una crisis moral[29]. "Algo que me sorprendió –refiere Pedro Dávalos y Lissón que vivió y recorrió el territorio por aquella época– fue la degradación moral producida por la debacle. Los matrimonios eran raros; el amancebamiento algo visible, y la prostitución callejera se realizaba en forma cínica a vista y paciencia de la policía..."[30]. Por su parte, el alemán Middendorf señala otra nota común entre la mayoría de los limeños de entonces: la propensión a las bebidas alcohólicas. "Durante y después de la guerra –anota– la aflicción, el desempleo y el forzado ocio condujeron al alcohol a muchos que antes fueron sobrios. Las únicas nuevas empresas industriales que fueron fundadas por esos días y que hicieron buenos negocios, fueron los bares".

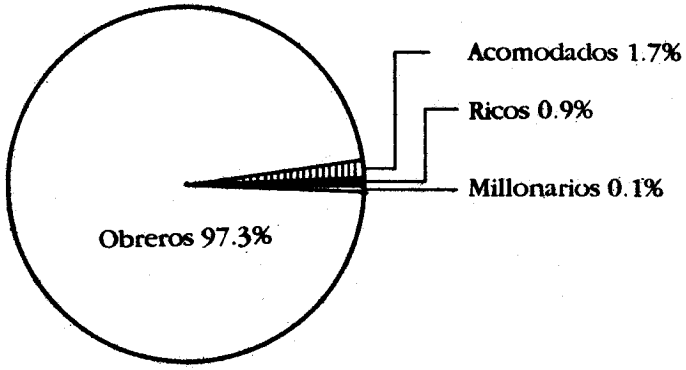
Los ánimos quedaron muy golpeados. La tradicional *chispa* o viveza limeña, prácticamente desapareció. En cambio, la melancolía, el escepticismo y la desesperación casi abrumaban los espíritus. "Se vio lejano, muy lejano, el Perú que soñaron los abuelos; se sintió, con el bochorno de la derrota, la debilidad de las propias fuerzas y la compasiva y tal vez satisfecha mirada de los extraños, nos reveló claramente nuestro incontenible desmedro", nos dice el citado José Gálvez. Había mezquindad en el modo de vivir y la avaricia empezaba a hacer carne en el ánimo de las gentes. El dinero se prestaba al uno y medio y al dos por ciento mensual, y bandadas de usureros y explotadores se llevaban en hipotecas o retroventa, propiedades que antes habían costado

Mortalidad en la ciudad de Lima por las principales enfermedades infecciosas, según sexo, raza, edad, nacionalidad, domicilio por distritos y habitación de los fallecidos: Año 1884

| ENFERMEDADES | SEXO | | RAZA | | | | | EDAD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | NACIONALIDAD | | DOMICILIO POR DISTRITOS | | | | | | | | | | | HABITACION DEL FALLECIDO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

RELACION PORCENTUAL DE GRUPOS DE PERUANOS CLASIFICADOS POR SUS INGRESOS

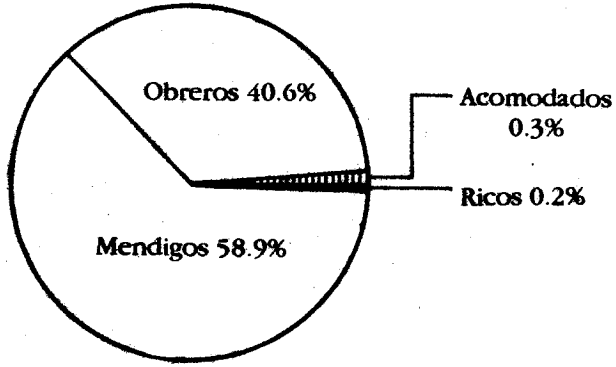
AÑO 1870*



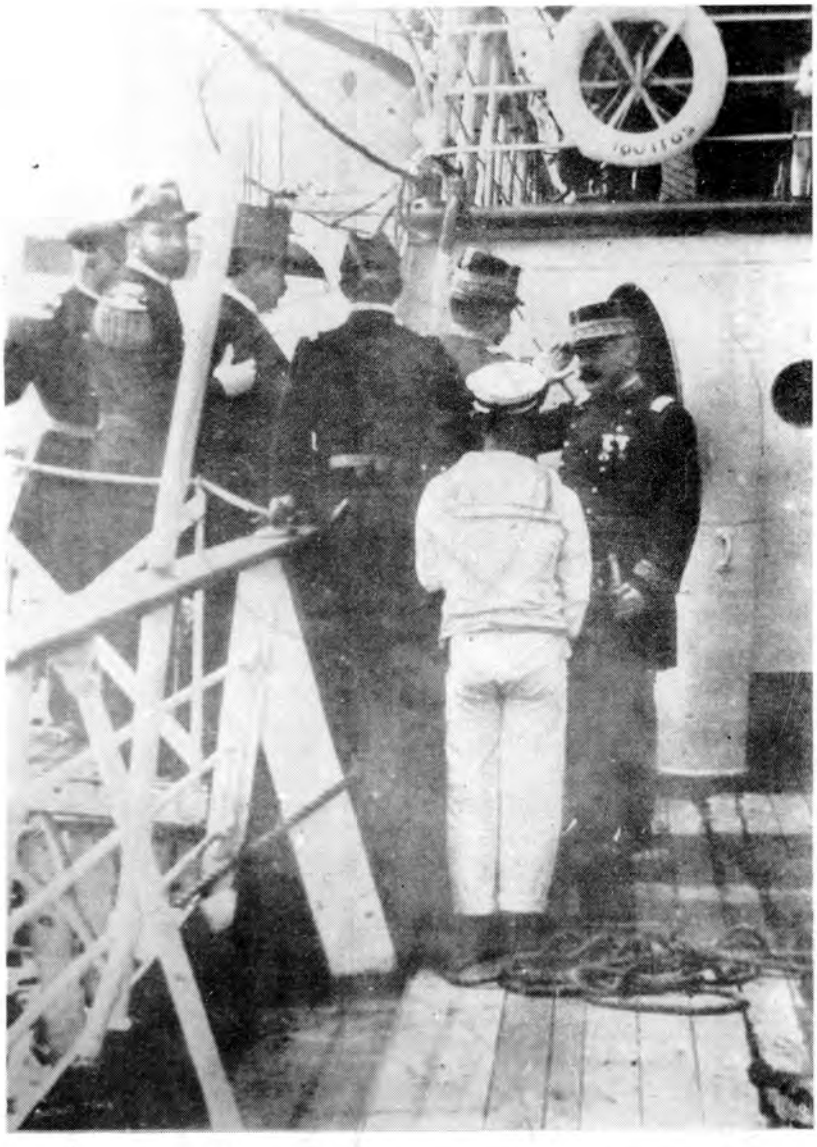
*No hay mendigos

RELACION PORCENTUAL DE GRUPOS DE PERUANOS CLASIFICADOS POR SUS INGRESOS

AÑO 1894*



*No hay millonarios



El Presidente de la República José Pardo,
y el general argentino Roque Sáenz Peña,
desembarcando del transporte *Iquitos* en 1905.

diez veces más. Pronto, con el desaliento, se sintieron las molestias del abuso del poder y por ellas, la necesidad de la indisciplina y de la rebeldía. Por otro lado, "el pesimismo subía como una ola negra hasta los más altos espíritus, al punto que un hombre ilustre llegó a decir con amargo humorismo que sólo quedaban dos cosas dignas de tomarse en serio: el rocambor y las tandas"[31].

EL ASPECTO POLITICO

En este asunto, desafortunadamente no aprendimos la amarga lección de los años anteriores al 79 ni enrumbamos las almas por los caminos de la rectitud y de la equidad. "La guerra –escribió Víctor Andrés Belaunde en su libro *Meditaciones Peruanas*– debió haber sellado definitivamente la unión nacional en torno a la comunidad de un inmenso dolor". Pero no fue así. ¡Ni las horas supremas del sacrificio ni la inmolación de muchos peruanos, fueron suficientes para amenguar las veleidades políticas!

Al conflicto exterior siguió un período de anarquía reflejado en la lucha intestina en la que se vio envuelto el país por varios años. Sin paz y sin gobierno estable, el escenario político mostrábase sombrío e incierto; casi al borde del abismo. Así, estando todavía ocupado el territorio patrio y aún sangrando la herida, el Perú fue testigo de la cruenta guerra civil protagonizada por los generales Cáceres e Iglesias. Ambos personajes encarnaban posturas opuestas respecto al vencedor del 79. Iglesias –dice Héctor López Martínez– creía con honestidad que era necesaria la paz inmediata, a cualquier costo y, finalmente, la había logrado. Cáceres, por el contrario, con tesón y patriotismo que no doblegaron los más crueles infortunios, enarbolaba el gonfalón de la resistencia a ultranza. Oponiéndose al héroe del Morro Solar, buscaba cortar de raíz la ominosa influencia política de Chile sobre el Perú[32]. Bajo el ritmo de este péndulo de imprevisibles consecuencias para el Perú de ese año, el vaivén político continuó endilgado, como en décadas pasadas, al gatillo de los caudillos militares de turno; pero esta vez, apoyados o combatidos, en nuestro propio suelo, por el ejército invasor. "La tristeza de la ocupación, la amargura de la derrota, la herida sangrante de la mutilación del territorio –apunta el citado Belaunde– debieron traernos una enorme compensación moral, una firme disposición para volver a sí mismos, para buscar las causas de su mal, para encontrar en la realidad la orientación salvadora, y erguirse, con el impulso exacerbado por el

infortunio, como la Prusia del año 80 o la Francia del año 70... Era inútil volver la furia reprimida y el odio impotente hacia el despiadado y bárbaro invasor; había que buscar con la curiosidad adivinadora y sutil de la desgracia, las causas del mal; no mirando hacia fuera, sino hacia dentro..."[33].

Desde esta perspectiva, y sin la intención de entrar en la historia externa de uno u otro régimen, podemos decir que el panorama político del Perú de la postguerra mostraba, entre otras, las siguientes notas: las violencias de las bandas armadas en nombre de la defensa del territorio; la falta de unidad en el Gobierno nacional; la explosión de odios y de retos airados de una horrible contienda fratricida; el personalismo y la pasión como sustento de los partidos políticos; la sucesión de regímenes antagónicos; la ausencia de una firme y decidida preocupación ideológica[34]; la movilización de las masas al influjo de los designios del jefe o caudillo de turno; el encauzamiento de los limitados recursos del Erario para sostener en los cuarteles las labores de una fatigosa campaña (Iglesias–Cáceres; Cáceres–Piérola); la inestabilidad de las instituciones políticas y la suspensión, en determinadas etapas, de las más caras garantías del ciudadano; la corrupción amparada y tolerada por las fracciones políticas y el afán de sostenerse en el mando recurriendo a todos los medios posibles, constituyeron –repetimos– las notas más saltantes de aquellos días.

Todas estas manifestaciones –como se puede deducir trastornaron hondamente el orden social y condicionaron, en cierta medida, los elementos de nuestra vida nacional. El trabajo, la libertad y el progreso, ejes claves en la existencia de todo pueblo, muchas veces estuvieron ausentes, haciendo peligrar la estabilidad y la seguridad de la Nación. "Es triste decirlo, pero no surgió después de la guerra, aquel afán de estudio, aquel impulso de radical renovación política. Nada hubiera sido más justo ni nada más explicable que se hubiera discutido, después del desastre, las nuevas bases de la vida política del Perú. Hay que confesar sincera y valerosamente que la obra no se inició, ni se intentó siquiera. Los partidos políticos no formularon un programa fundamental de renovación; ni nuestros políticos, empíricos y desviados, vislumbraron el resurgimiento total y definitivo. Lo único que se hizo fue apuntalar con reformas parciales, la desvencijada arquitectura del edificio político que amenazaba desplomarse", rememoró en tono patético el ilustre autor de *Meditaciones Peruanas*.

Por otro lado –como lo señala acertadamente Manuel Vicente Villarán en un libro evocativo publicado en 1945 sobre la *Vida y pensamiento de Luis Felipe Villarán*– en los años que siguieron a la guerra

no surgió ningún político civil bastante popular y dominador que, al influjo de un nuevo despertar de la opinión, y contando con el respeto de los institutos armados, fuese capaz de erigir un fuerte gobierno de arraigo nacional. Acentuóse, en cambio, una vez producida la paz externa e interna, un difundido sentimiento que señalaba para la Presidencia de la República al patriota y esforzado jefe militar que tanto se había prestigiado por su valor y sacrificio durante la guerra, el general Andrés A. Cáceres.

Correspondió a Cáceres, en su primer gobierno, presidir el esfuerzo de la Nación para reponerse de la crisis tanto política como económica producida por la guerra. Sus laudables esfuerzos, en ese sentido, fueron en parte contrariados por agitaciones parlamentarias que dieron motivo a constantes ataques contra sus ministros. Así se explica que en cuatro años, Cáceres se viese obligado a cambiar diez veces de gabinete[35].

El período de más o menos diez años, transcurridos entre el ascenso de Cáceres al gobierno y la presidencia de Piérola, que debió ser un período de unión sagrada para curar las heridas de la guerra, presenció por desgracia la reincidencia en los errores políticos del pasado. Dióse pretexto a que reapareciera la voluntad de dominación de elementos militares que no cuidaron de la legalidad ni del respeto a las instituciones. Eclipsada la popularidad de Cáceres en su segunda administración, una revolución triunfante lo obligó a dimitir.

EL ASPECTO INTERNACIONAL

Desde este punto de vista, igualmente el horizonte no se presentó del todo limpio y desprovisto de nubarrones amenazadores para el país. Al contrario; con un nuevo rostro geográfico, producto de la mutilación territorial por la pérdida de la rica provincia de Tarapacá (artículo segundo del tratado de Ancón) el Perú vivió años duros e intensos que hicieron de su quehacer diplomático el frente externo de mayor movilización en defensa de la integridad territorial. Los problemas sucesivos con el Ecuador (movido más de una vez por la mano oculta de nuestro vecino del sur), por un lado; la penetración pacífica y a veces violenta del Brasil, por el otro; y, sobre todo, la terca y pérfida actitud de Chile por mantener bajo su posesión los territorios peruanos de Tacnay Arica, constituyeron, indudablemente, los aspectos más descollantes de este rubro. Sin embargo, de los tres, el que revistió mayor gravedad y crudeza fue el tercero. Veamos su génesis y desarrollo.

Consumo de pescado en Lima: Año 1884

Vendido en los 56 puestos del mercado de La Concepción, 3 del Baratillo, 2 de la Aurora y 2 de La Recoleta

Aguja	50	Kilos
Ayanque o cachema	8125	"
Anguila	15	"
Bonito	1150	"
Bacalao (seco)	16900	"
Corvina	2520	"
Cazón	1820	"
Chita	187	"
Jurel	124	"
Lenguado	441	"
Liza	725	"
Lorna	363	"
Machete o caballa	865	"
Pampanito	280	"
Pejerrey	410	"
Peje blanco (seco)	750	"
Raya	67	"
Robalo	2160	"
Sardina	103	"
Sardinilla o anchoveta	515	"
Vieja (seco)	185	"
Bagre o negro encuero	112	"
TOTAL	33,267	"
Camarones	18,586	
Mariscos	28,318	"

(CLAVERO, José....*Demografía de Lima*... Lima, 1885, pp. 40 – 41).



Vista del jirón de la Unión
a fines del siglo XIX.

Ciertamente el origen de esta "guerra sin fusiles" que significó la política chilenizadora en las provincias cautivas y que distrajo la atención de nuestra Cancillería por espacio de casi cinco décadas, lo encontramos en el artículo tercero del tratado de Ancón [36]. El texto del mismo dice: "El territorio de las Provincias de Tacna y Arica que limita por el Norte, con el río Sama, desde su nacimiento en la cordillera limítrofe con Bolivia y hasta su desembocadura en el mar, por el Sur, con la quebrada y río de Camarones; por el Oriente con la República de Bolivia y por el Poniente con el mar Pacífico, continuará poseído por Chile y sujeto a la legislación y autoridades chilenas durante el término de diez años contados desde que se ratifique el presente Tratado de Paz. Expirado este plazo, un plebiscito decidirá en votación popular, si el territorio de las provincias referidas queda definitivamente del dominio y soberanía de Chile o si continúa siendo parte del territorio peruano. Aquel de los dos países a cuyo favor queden anexadas las provincias de Tacna y Arica pagará al otro diez millones de pesos moneda chilena de plata o soles peruanos de igual ley y peso que aquella"[37].

¿Pudo el Perú forzar su planteamiento en demanda de una situación más favorable? ¿Se careció de la energía suficiente para contrarrestar las ambiciones territoriales de Chile? ¿Lo convenido constituía la solución más idónea para nuestro país? Atendiendo los antecedentes hasta aquí esbozados respecto a nuestra situación en general; las circunstancias en que fue celebrado el tratado; y, principalmente, la ausencia de una fuerza material (naval sobre todo) que respaldase una posición diplomática más agresiva por parte nuestra, nos lleva a sostener que el Perú, en su condición de país vencido, humillado e invadido, no podía arribar, no obstante los vivos e intensos esfuerzos de los negociadores peruanos, a una solución mejor. Así lo entendieron los propios representantes José Antonio de Lavalle y Mariano Castro Saldívar en su exposición al Consejo de Ministros al día siguiente de firmarse el tratado. Decían así: "Aunque sus estipulaciones no son ciertamente aquellas a que nuestro patriotismo aspira, son, sin embargo, las más ventajosas que pudieron obtenerse, dadas las condiciones en que se hallaba el Perú. Asístenos la satisfacción de no haber omitido medio ni esfuerzo alguno en el curso de una lenta y penosa negociación, que por más de seis meses se ha prolongado, para proporcionar a nuestro país la paz de que tanto ha de menester, en los términos menos dolosos posibles..."[38].

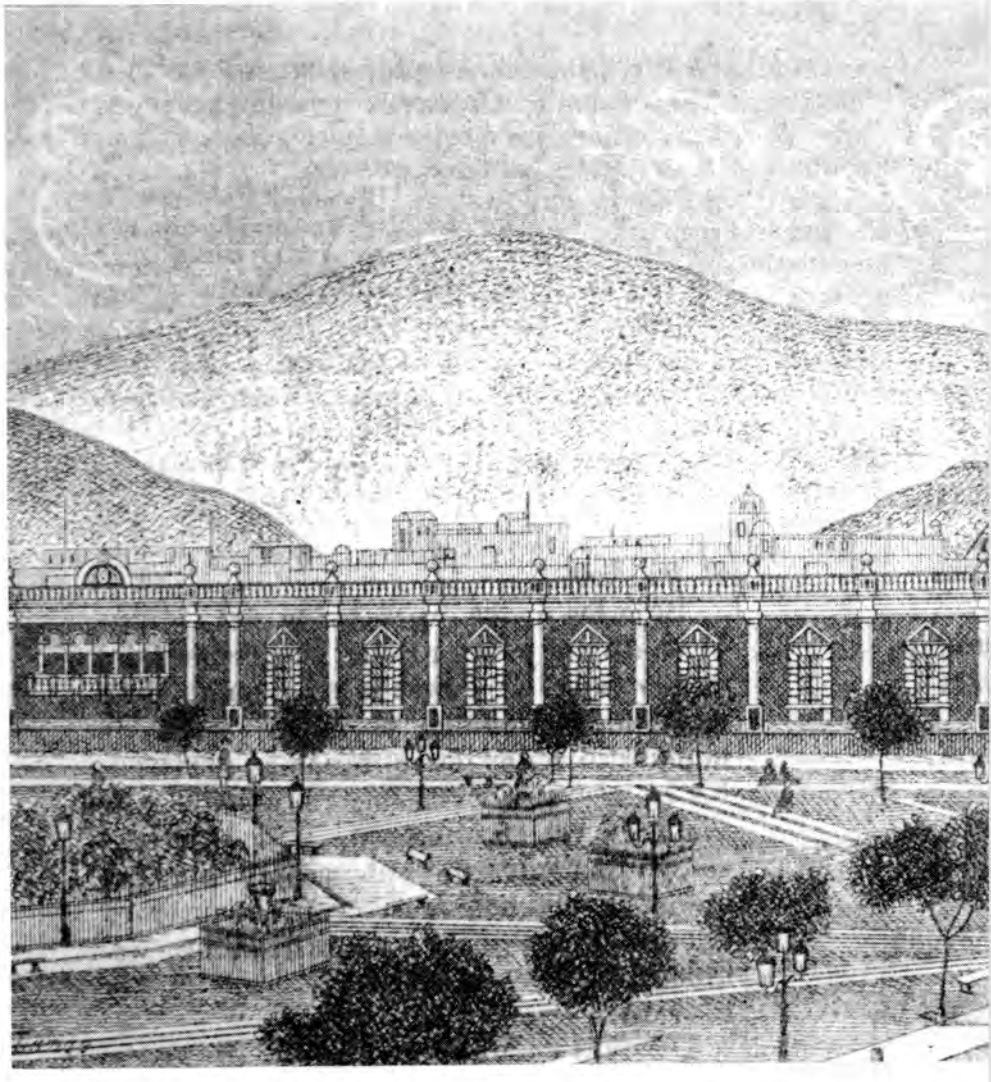
Apreciación que más tarde la Asamblea Constituyente, reunida el 8 de marzo de 1884, haría suya al momento de aprobar el tratado "...por

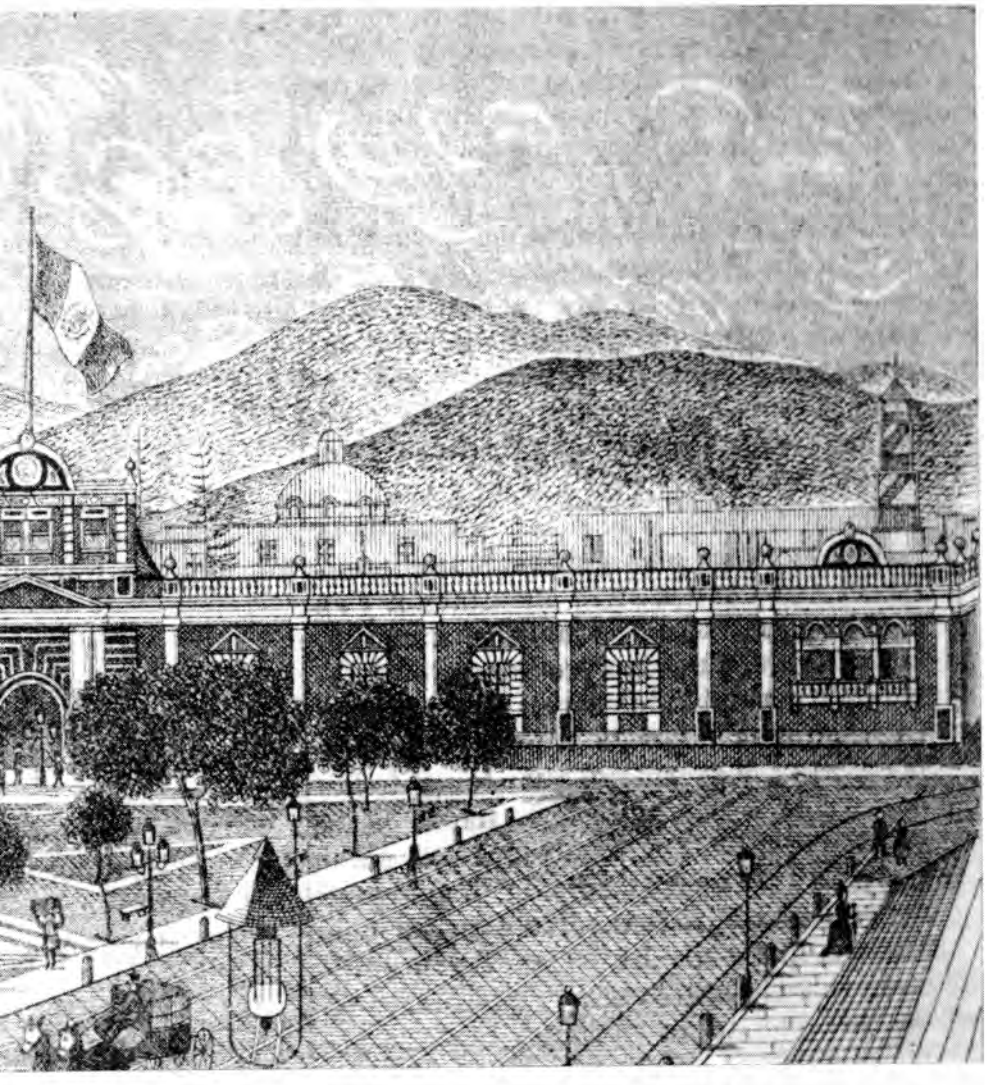
considerarlo no sólo de indeclinable necesidad, sino también de alta y bien entendida conveniencia nacional, atendidos sus antecedentes históricos, las circunstancias en que fue celebrado, la situación de la República y las eventualidades del porvenir".

Según lo estipulado en el tratado, 1894 era el año en que debía efectuarse el plebiscito. Lamentablemente el gobierno de la Moneda no cumplió con su palabra en aquella ocasión ni en las siguientes, a pesar de la permanente y reiterada solicitud del Perú [39]. ¿Qué móviles lo llevaban a actuar de ese modo? ¿Por qué rehuía el plebiscito sabiendo que era fundamental y necesario para decidir la suerte definitiva de Tacna y Arica? Las razones fueron varias; pero por encima de todas ellas (y que primó hasta el final del problema en 1929) fue la siguiente: Chile sabía a ciencia cierta que un plebiscito libre y democrático, dada la escasa población chilena en esos territorios, tenía que ser forzosamente favorable a nuestro país [40]. De esta manera, Chile buscó, ya no sólo en 1894 sino en el futuro, posponer indefinidamente el plebiscito en la esperanza, remota por cierto, de que la acción de los años apagaría el ardiente y enraizado patriotismo de nuestros compatriotas [41].

Esta conducta evasiva de Chile originó, pues, una prolongada controversia que entorpeció por muchos años –tal como queda dicho– una auténtica y real conciliación entre ambas naciones. Convencido de su inmenso poder naval (el más poderoso en esta parte del continente) buscó en los años sucesivos no sólo alejarse de la palabra empeñada sino mostrar una absoluta irreverencia por el adversario. Recuérdese para el caso la posición radical del Presidente Ramón Barros Luco cuando en 1910 manifestó: "Nosotros no tenemos ningún problema con el Perú; el problema es para ellos que no tienen Tacna y Arica". Que a Chile le convenía prolongar hasta donde le era posible la ocupación de ambas provincias, no necesitaba demostración. *¡No soltéis el Morro!*, era el lema determinante de su actitud observada respecto de esos territorios.

¿Permaneció el Perú impasible ante la realización del plebiscito en 1894? En esta, como en todas las ocasiones posteriores en que se debatió el problema, el Perú (y con él sus gobiernos y su pueblo) jamás se mostró indiferente ante tan grave responsabilidad; todo lo contrario, no escatimó esfuerzo alguno para su realización [42]. No obstante, la prensa chilena, en más de una ocasión, se empecinó en probar lo opuesto. Así por ejemplo, el influyente periódico de Valparaíso *El Mercurio*, en su editorial del 21 de abril de 1900, decía: "A fines de octubre de 1893 se cumplió el plazo de diez años fijado en el Tratado





La fachada
del Palacio de Gobierno
a fines del siglo XIX.

de Ancón, para que por medio de un plebiscito, optaran los habitantes de Tacna y Arica por la nacionalidad chilena o peruana. Pasó ese año y el de 1894 sin que el gobierno del Perú dijera una sola palabra sobre tal plebiscito; y había corrido más de la mitad del año 1895 sin que el gobierno desplegara los labios para recordar siquiera que se había cumplido con exceso el plazo en que debía verificarse el plebiscito. Sólo en agosto de 1895 se dejó constancia de la primera palabra pronunciada para pedir la ejecución de aquel plebiscito entonces olvidado por los que hoy le tienen tan entrañable amor. Y fue el gobierno de Chile quien tomó la iniciativa para tratar de la ejecución del plebiscito, del cual parecía no haberse acordado el Perú, aún cuando ya entonces se había excedido en más de dos años y medio del plazo señalado para su verificación"[43].

Testimonio que a todas luces resultaba antojadizo e inexacto[44]. Efectivamente, desde 1892, es decir dos años antes de la fecha señalada para la realización del plebiscito, el Perú había ya iniciado negociaciones sobre el particular. Fue Eugenio Larrabure y Unanue, Ministro de Relaciones Exteriores, en nota dirigida al ministro chileno en Lima, Javier Vial Solar, quien dio a conocer tal propósito. Un año después, Mariano Jiménez, entablaba nuevas conversaciones con el mismo señor Vial Solar. Y, finalmente, en 1894 se cumplía una tercera reunión entre Ramón Ribeyro, ministro peruano en Santiago de Chile, y Sánchez Fontecilla, jefe de la cancillería chilena. En todas estas negociaciones se intentaron diversas fórmulas, fracasando por la intolerable actitud de Chile de no aceptar condiciones que significaran una votación libre [45]. De esta manera, las aspiraciones peruanas se vieron permanentemente frustradas.

Durante la media centuria que duró el intento de chilenización, históricamente pueden señalarse dos momentos. En el primero, que algunos llaman el "momento de promesas y halagos", Chile procuró ganarse la adhesión y la simpatía de los regnícolas para, llegado el momento del plebiscito, tenerlos a su favor. Lógicamente echó mano de aquellas medidas que, en apariencia, beneficiaban a la población y coadyuvaban al progreso material de la zona (antes de 1900). Púsose especial empeño en la creación de centros de enseñanza, en la fundación de nuevos periódicos, en el establecimiento de una ordenada y eficaz administración al servicio de la comunidad, en el funcionamiento de un alto tribunal de justicia, en el afincamiento del Ejército; en suma, en "...una serie de medidas que sin violencia hicieran simpático a sus habitantes el nuevo orden político a que su voluntad debía someterlos"[46]. Otro testimonio contemporáneo, esta vez peruano, sinte-

tiza dicha política en los términos siguientes: "... desde que se firmó la paz de Ancón, se ha notado en las autoridades chilenas, justo es confesarlo, no el papel de opresores sino de simples administradores de estos pueblos. La contemporización de ellas con el pueblo, con las masas de Tacna y Arica, por lo mismo que la notaban tan peruana, ha sido su idea primera para gobernar"[47].

Desde otro ángulo, durante este primer momento las relaciones entre los chilenos y nuestros compatriotas fueron del todo cordiales. Los clubes y las sociedades netamente peruanos, servían de continuo como sedes de reunión y distracción a ambos grupos. E, incluso, se dio el caso que muchos chilenos contrajeron matrimonio con mujeres del lugar y pasaron a radicarse en suelo peruano; o viceversa.

¿Pudo Chile al cabo de casi dos décadas y empleando un deliberado programa de acción aparentemente benéfico, cambiar los sentimientos e ideales patrióticos de la población cautiva? Todos los testimonios e informaciones de la época, tanto peruanos como chilenos, confirman que no. Contrariamente, demuestran que aquella política sirvió más bien para fortalecer el espíritu de fidelidad y cariño que por la patria a diario expresaba la gente. Víctor Andrés Belaunde, ilustre arequipeño y notable internacionalista, aludiendo a estas medidas señala que todas ellas se estrellaron contra "el sentimiento patriótico de la población regnícola, avivado precisamente por la ocupación"[48] .

En cuanto al segundo momento de este intento chilenizador (después de 1900), los testimonios nos muestran con claridad las arbitrarias e innumerables medidas que Chile adoptó para lograr el objetivo que por el camino anterior no había conseguido. En efecto, resuelto su problema fronterizo con Argentina y habiéndose cerciorado de que la "chilenización pacífica" hasta el momento no producía los resultados que deseaban, ensayó abiertamente una nueva modalidad: el método de la fuerza. Es así como al promediar el año 1900 la diplomacia chilena presentaba a la faz de los países de América, una política por demás hostil e intransigente hacia sus vecinos del norte. "El programa internacional de Chile -dice Raúl Porras- tuvo entonces dos objetivos: 1° repudiar los arreglos con el Perú y Bolivia y 2° chilenizar las provincias cautivas y quedarse con ellas"[49].

Y así, mientras que en el país del Altiplano el ministro mapochino Abraham König, en oficio de 13 de agosto al canciller boliviano Eliodoro Villagrón, hacía alarde de la doctrina imperialista que iniciaba su gobierno, en las provincias rehenes empezábase a vivir una nueva política: pero esta vez señalada con todas las características de una actitud brusca, violenta y criminal. Precisamente Rafael Errázuriz, Mi-

nistro chileno de Relaciones Exteriores, en su *Memoria* de 1900 anunciaba esta nueva fase con los siguientes términos: "Usando el Gobierno los derechos que el mismo tratado de Ancón le concede, ha procedido a tomar respecto del territorio de Tacna y Arica una serie de medidas que coloquen a Chile en situación favorable para la realización del plebiscito..."[50].

De esta forma, la chilenización se convertía –como muy bien lo calificó el diario *La Unión* de Valparaíso– en un verdadero "estado de guerra sin fusiles". Se buscó, poniendo en práctica las medidas que a continuación detallamos, hacer imposible la vida de los regnícolas y de todos aquellos elementos, inclusive los extranjeros, que defendían la causa del Perú. Estas medidas eran: clausura de las escuelas administradas por peruanos y reemplazadas por chilenas; modificación de los límites departamentales; aplicación de leyes colonizadoras; clausura de las iglesias peruanas y expulsión de sus sacerdótes; traslado de Iquique a Tacna de la Jefatura Militar y de la Corte de Apelaciones; clausura y destrucción de las imprentas peruanas y creación de periódicos que fomentasen la política de chilenización; instalación de la Escuela de Artillería y Torpedos en el puerto de Arica; instalaciones ferroviarias de acuerdo a sus intereses; expulsión en masa de habitantes peruanos; proyecto de creación de una Vicaría Apostólica en la región; sabotaje a los gremios playeros de Arica; conscripción de jóvenes peruanos en el ejército chileno; establecimiento de una corriente poblacional proveniente del sur, etc. Paralelamente, se prohibió a los peruanos reunirse públicamente, celebrar las fiestas patrias, desplegar en público banderas nacionales y entonar el himno patrio.

Este conjunto de medidas debía producir, en concepto de los políticos chilenos, la total asimilación de las provincias peruanas. Mas no fue así; al igual que en la primera fase de la intentona chilenizadora, sólo sirvió para hacer más aborrecible y odiosa la política establecida. Así lo reconocieron los propios funcionarios y agentes chilenos enviados para tal propósito.

EL ASPECTO NAVAL

Si el estruendoso crac que sufrió el país con la infausta guerra del 79 repercutió severamente en los rubros antes señalados, en el aspecto naval la situación fue igualmente desastrosa y, quizás, mucho más grave y penosa que en algunos de ellos; las características y el largo período de abatimiento y abandono que signó su suerte, así lo eviden-

cian[51].

Producida la debacle en San Juan de Miraflores y al no existir posibilidad alguna de resistencia en el mar, el 16 de enero de 1881 se mandó destruir las obras de defensa del puerto del Callao y acabar con los buques nacionales existentes para que no cayeran en poder de las fuerzas invasoras. La orden fue impartida por el secretario de marina, capitán de navío Manuel Villar[52] y ejecutada por el comandante en jefe de la plaza del Callao, capitán de navío Luis Germán Astete[53]. Entre las embarcaciones incendiadas y hundidas estaban: la corbeta *Unión*, el monitor *Atahualpa*, los transportes *Limeña, Oroya, Rímac, Chalaco, Talismán, Marañón*, la cañonera *Arno* y algunas lanchas[54].

De esta manera, quedaba aniquilada nuestra enclenque escuadra y el poder naval se reducía, prácticamente, a cero. Así lo entendió el Ministro de Guerra y Marina, Javier de Osma, en su casi desconocida *Memoria* leída en la Asamblea Constituyente de 1884 al reclamar el resurgimiento inmediato de la escuadra: "Sabéis bien, Honorables señores, cuán imperiosa es la conveniencia de proveer a la Nación de buques de guerra: no es preciso recordaros las temibles consecuencias de haber olvidado esta necesidad tanto más urgente, cuanto que, siendo muy extensa nuestra costa, sin Armada no hay medios de atender a su servicio, ni posibilidad de sostener en los mares los fueros de la soberanía de la República. Cumple, pues, a vosotros llenar, desde luego, semejante exigencia, reclamada por altísimos y sagrados intereses nacionales"[55].

Bajo tan severa invocación empezaba una larga y angustiosa *vía crucis* para dotar, ilusión largamente acariciada, pero tardíamente cumplida, de unidades navales a la desguarnecida Armada. "A partir de este instante –detallaba el Ministro del ramo en su *Memoria* de 1885– es preciso no sólo procurar el material que fuese menester para el servicio de las Capitanías, sino también, lo que es más difícil y costoso, el respectivo a nuestra futura Escuadra"[56].

En efecto, los posteriores Ministros de Guerra y Marina reclamarían en sus *Memorias*, y en términos casi patéticos, la asignación de partidas especiales para adquirir elementos que reavivasen nuestra Armada. No obstante esta preocupación, que en algunos fue mayor, como el caso del general Pedro E. Muñiz y que en ciertas ocasiones chocó con la apatía y el desdén de legisladores y gobernantes, jamás llegó a constituirse, en el período que cubre el presente tomo, una auténtica y eficiente escuadra desde el punto de vista técnico-naval. Así lo confirman múltiples y variados testimonios de la época que reseñan la evolución de nuestra Marina de Guerra.

Para confirmar lo dicho, utilizaremos en esta oportunidad exclusivamente como fuentes de referencia, *las Memorias de Guerra y Marina* que, desde el punto de vista historiográfico, son las más idóneas para una exposición de esta naturaleza. Veamos.

En 1886, el Ministro Justiniano Borgoño informaba al Congreso Constituyente "que era poco lo que se había podido hacer por la Marina" y que no le era posible "presentar un cuadro halagador sobre su situación"[57]. En este año, la desfalleciente escuadra se componía de dos unidades adquiridas por la administración del general Miguel Iglesias: el transporte *Perú* y el guardacostas *Santa Rosa;* ambas unidades con serias limitaciones para prestar un servicio adecuado, pues "uno de ellos, el *Perú*, por su antigua construcción y mal estado puede considerársele como inútil, y en cuanto al segundo aunque en mejores condiciones, es de dimensiones tan reducidas que no puede prestar sino servicios muy limitados"[58].

Al año siguiente, el Ministro Rufino Torrico informaba a la Legislatura que por la "difícil situación rentística de la República" no había sido posible al Gobierno procurarse algún elemento naval[59].

En 1888, el Ministro Elías Mujica advertía que desde el punto de vista marítimo, el Perú se hallaba "sin contar con los suficientes elementos de defensa..."[60]. En otro documento reservado del mismo año, sintetizó con asombrosa claridad lo que moderadamente se conoce como "poder naval": "Con la adquisición de nuevos y poderosos elementos navales de combate, no recuperaremos nuestra preponderancia marítima, es cierto, pues habremos de estar condenados a la escasez por algún tiempo; pero no seríamos atacados impunemente"[61].

En 1890, el Ministro Francisco Secada se lamentaba de no poder presentar un "cuadro de perspectiva halagadora sobre el estado de nuestra fuerza marítima", limitándose su Despacho a procurar "un buen servicio en nuestros buques..."[62]. En este mismo año, se creyó conveniente modificar el sistema de las guarniciones de soldados del Ejército con personal de Marina.

En 1891, el Ministro Belisario Suárez describía el panorama de la siguiente manera: "El Ejército y la Marina del Perú, no son por el momento, en importancia numérica, ni en elementos materiales, lo que alcanzaron a ser en tiempos mejores de riqueza y prosperidad". En vista de ello, reclamaba enérgicamente al Congreso y al Gobierno "aunar sus esfuerzos y sobreponerse a la inferioridad de sus recursos para dar al Perú, desguarnecido en su extenso litorial, la Escuadra que reclama su excepcional situación...". En ese año, nuestra fuerza naval se circunscribió al crucero *Lima* (que arribó al Callao en agosto de 1891) y

ANDRES A. CACERES.
Sentó las bases de ese formidable fenómeno
que la historia conoce con el nombre de
"Reconstrucción Nacional".





LIZARDO MONTERO.
Connotado miembro de la armada nacional.
Después de la guerra con Chile
y hasta su muerte, presidió varias juntas encargadas
de encauzar la vida de su institución.

al guardacostas *Santa Rosa*, cuyos limitados poderes, en el orden material, eran compensados con la "excelencia de los Jefes y la moralidad y disciplina de sus tripulantes"[63].

En 1892, el Ministro Bruno Morales Bermúdez hacía ver a las Cámaras el estado "desguarnecido en que se encontraba nuestro extenso litoral" y la falta de elementos navales para "atender a sus premiosas exigencias", conminándolas al mismo tiempo a interesarse por el acrecentamiento de la marina "cualesquiera sean los sacrificios que hayan de efectuarse con este objeto"[64].

En 1894, el Ministro Francisco Antayo presentaba casi el mismo horizonte desconsolador de sus antecesores: "Hoy, desgraciadamente, se puede decir que no contamos con ese elemento de seguridad y respeto que es la Marina"[65].

En 1896, el Ministro José R. de la Puente calificaba a nuestra Marina de Guerra de "pálido reflejo" de aquella que décadas atrás paseaba en alto la insignia de la República por distintos mares[66]. En este año, la flota constaba de los transportes *Constitución* y *Chalaco*, ya remozados, del crucero *Lima* y del guardacostas *Santa Rosa*. El vapor *Perú* servía, desde años atrás, de buque escuela.

En 1898, el Ministro Manuel Cuadros fue tajante en su exposición al manifestar: "Desgraciadamente, la situación rentística del país no permite reforzar nuestra marina militar"[67]. En mayo de ese año, el Comandante General de la Escuadra, Bernabé Carrasco, en la *Memoria* dirigida al Ministro del ramo solicitaba que las fuerzas a su mando fuesen "reemplazadas por naves modernas a medida que las circunstancias del erario nacional lo permitan"[68].

En 1899, el Ministro José R. de la Puente (por segunda vez en la Cartera) llamaba la atención sobre la necesidad de reparar las naves a fin de "evitar daños posteriores" que las hicieran inútiles de por vida[69].

En 1900, el Ministro Melitón Carvajal, con el conocimiento que le daba el hecho de pertenecer a la institución, expresaba con absoluta franqueza: "Propiamente hablando la República no posee naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone, tres de fierro y uno de madera, no fueron hechos para formar parte de marina de guerra; no tienen por consiguiente las condiciones de esta clase de buques, y, a mayor abundamiento, se encuentran por la acción del tiempo y de los servicios en más o menos malas condiciones". Advertía, asimismo, de la "falta casi absoluta de defensa en que se mantiene nuestro dilatado litoral marítimo"; para concluir en la necesidad de adquirir cuando menos "algo de aquel material"[70].

En 1903, otro jefe de Marina, Manuel A. Villavisencio, en su con-

dición de Ministro señalaba la triste situación de la Armada en los términos siguientes: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra... Veintitrés años han transcurrido (del conflicto con Chile) y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así, pues, por doloroso que sea, debo declarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a la merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva". Concluía diciendo: "Debo advertir que el país no puede contar con los cascos viejos y desmantelados que posee, cuyas reparaciones serían costosas e insuficientes..."[71].

Finalmente, en 1904 el Ministro Pedro E. Muñiz sintetizaba la situación así: "No contamos con buques que propiamente puedan llamarse de guerra"[72].

Numerosas han resultado las referencias; pero ofrecen una enseñanza que puede asumirse como una conclusión definitiva: la escuadra peruana estuvo sumida en una crítica y casi moribunda situación por más de un cuarto de siglo, representando, en toda la historia de la Marina de Guerra, el punto más bajo de su poderío. Es la etapa –como acertadamente lo señala el capitán de navío José Valdizán– en que la Marina se debate "entre la incuria de muchos y el esfuerzo de unos pocos"[73].

En el marco de este sombrío cuadro, la pequeña fuerza naval, que contrastaba enormemente con la que poseía Chile por ejemplo, no disponía de bases ni servicios en tierra[74]. Cada buque, si hemos de creer en el informe del francés La Roerie, vivía suelto; su comandante no dependía sino directamente del Gobierno. Aún más, la obtención de recursos o de los créditos necesarios era, para los comandantes, oportunidad para "desarrollar un verdadero talento diplomático"[75]. Sin embargo, estos pequeños buques, que como hemos visto eran más de transporte que de guerra, prestaron cierta utilidad; unas veces conduciendo al personal en campaña, otras como unidades mercantes o como centro de entrenamiento y adiestramiento para el personal de la Marina.

Si esta era la situación de nuestra escuadra ¿cuál era la que correspondía a su personal? En este punto los testimonios son claros y categóricos. La situación de los jefes, oficiales, y personal subalterno fue igualmente crítica y angustiosa como la que acabamos de reseñar.

Concluida la guerra y sin un solo buque, la suerte de los jefes y ooficiales fue diversa y, en algunos casos, incierta[76]. Situación que se

Marinos fallecidos entre julio de 1878 y julio de 1887

	Punta Gruesa	Iquique	Antofagasta	Angamos	Arica	Explosión de torpedos	Miraflores	Huamachuco	Trujillo	Enfermedad y otras causas	Suma
Contra-Almirantes				1							1
Capitanes de Navío					1			1	1	8	11
Id. graduados							1			6	7
Cap. de Fragata							1			5	6
Id. graduados										4	4
Cap. de Corbeta				1						6	7
Id. graduados									1	3	4
Tenientes Primeros				1					1	7	9
Id. graduados				2	1					5	8
Tenientes Segundos			1		1			2		4	8
Id. graduados		1								5	6
Alfereces de Frgt.	1					1				3	5
Id. graduado										1	1
Guadiamarinas						1		1		6	8
Comisarios de Guerra										2	2
Oficiales Primeros							1			4	5
Id. Segundos										4	4
TOTAL	1	1	1	5	3	2	3	4	3	73	96

(*Memoria de Guerra y Marina.* Lima, 1887, p. 34).

agravó en 1887 cuando, por razones presupuestales, las dependencias de Marina fueron reducidas. Muchos pasaron a integrar el cuadro de los excedentes; otros se dedicaron, los más jóvenes, a labrarse un nuevo porvenir en el propio suelo o fuera de él. Viajaron a países vecinos como Ecuador o a otros más lejanos como Venezuela, Argentina, Panamá o a Centroamérica. Otra parte –señala el historiador de la Marina Manuel Vegas– se integró "al Ejército, a la administración de hacienda, al campo empresarial, al comando de los buques veleros en la carrera a la China y en los vapores del Lago Titicaca"[77]. Hubo quienes se dedicaron también a una antigua y conocida tarea y en la que siempre han sobresalido: la exploración de la selva[78]. En fin, tanto la actividad pública como la privada se constituyeron en los campos de acción laboral del personal de entonces.

Por otro lado, el reducido cuerpo de la Marina había sufrido cuantiosas pérdidas entre su personal. Así lo anunciaba el Ministro del ramo en su *Memoria* de 1885: "Considerables son las bajas que ha sufrido el cuerpo general de la Armada desde 1879 hasta la fecha: 61 entre jefes y oficiales han desaparecido, muchos de ellos en los combates de mar y tierra..."[79].

Tres años después, el Ministro de turno revelaba la siguiente situación: "Contamos hoy con 87 Jefes y 102 Oficiales, hallándose en servicio, en diversas dependencias, 44 Jefes y 15 Oficiales"[80].

EL TRAUMA COLECTIVO DE LA DERROTA Y EL ANHELO DE RECONSTRUCCION NACIONAL

En el marco de la historia de las mentalidades, interesa no sólo rescatar aquellos impulsos anímicos que se derivan de situaciones difíciles (sociológica y colectivamente hablando), sino también asociarlas a las circunstancias específicas y temporales que las originaron. En este orden, las pasiones, los odios, los rencores y los traumas (sólo para hablar del *psiqué* negativo) son respuestas claras a situaciones dolorosas y de gran efecto emocional. En el caso de los pueblos, el síntoma externo es semejante. La Alemania vencida y humillada de Hitler o el Japón derrotado del emperador Hirohito, engendraron conductas fuertemente marcadas por el dolor de la derrota. En el Perú de 1884, ¿la debacle provocó idéntico comportamiento?

Lamentablemente, aún en nuestro medio no se ha hecho un estudio que, utilizando los valiosos aportes de la psicología social, analice el quehacer de las "conductas colectivas" frente a situaciones históricas

AURELIO GARCIA Y GARCIA.
Por estos años puso su experiencia y prestigio al servicio de la institución naval.



Escalafón del cuerpo general de la Armada: Año 1884

– Contralmirantes	2
– Capitanes de Navío Efectivos	16
– Capitanes de Navío Graduados	14
– Capitanes de Fragata Efectivos	14
– Capitanes de Fragata Graduados	14
– Capitanes de Corbeta Efectivos	21
– Capitanes de Corbeta Graduados	15
– Tenientes Primeros Efectivos	22
– Tenientes Primeros Graduados	13
– Tenientes Segundos Efectivos	20
– Tenientes Segundos Graduados	48
– Alfereces de Fragata Graduados	2
– Guardiamarinas	54

(Cuadro–resumen elaborado en base a la información que aparece en: ELIAS, Julio... *Fuentes para el estudio* ... vol. I, pp. 459–464).



ANTONIO DE LA GUERRA
Integró varias comisiones de marinos encargadas de estudiar las condiciones técnico-navales de los buques adquiridos en el período de la postguerra con Chile.

de gran impacto vivencial. Para el caso que interesa señalar en este capítulo, todavía no se han estudiado los efectos que produjo la derrota del 79 en el ánimo y en la acción de los peruanos de entonces.

Una superficial aproximación al tema, nos lleva a decir lo siguiente: Desde una perspectiva exclusivamente anímica, el Perú quedó fuertemente afectado por un terrible desquiciamiento emocional, producto de la simbiosis de una serie de factores de distinta naturaleza (social, política, económica, militar, psicológica, etc.). Este desequilibrio anímico se expresó en el trauma colectivo que melló el cuerpo y el alma del Perú decimonónico y que, de una u otra forma, desembocó de manera inevitable en aquel sentimiento de inferioridad que invadió el espíritu de nuestros abuelos. El temor, la angustia y el sentirnos huérfanos de elementos bélicos defensivos, alimentaron, sin duda, dicho complejo. "Había algo todavía peor que la desolación inmediata, la angustia económica pública y privada, la debilidad, la soledad y las asechanzas de los países vecinos: era el complejo de inferioridad, el empequeñecimiento espiritual, perdurable jugo venenoso destilado por la guerra, la derrota y la ocupación", nos dice Basadre. Bajo este peculiar estilo de vida, varias fueron las generaciones que se sucedieron saboreando lo que González Prada denominó agriamente como el "insumo ponzoñoso de la derrota".

A la sombra de este estado de postración e incertidumbre producto –repetimos– de la debacle, se gestó aquella tarea de reordenamiento nacional que hoy asume connotaciones (quizás demasiado pretenciosas), de una "teoría de la reconstrucción". En efecto, en el contexto de un país desarticulado, dividido, arruinado y empobrecido, arduo, penoso y complicado fue el camino de la reconstrucción emprendido por nuestros compatriotas. Desde esta mira, todos los intentos de reconstrucción que se hicieron en el período inmediato a la hecatombe del 79, no tienen otra explicación valedera y legítima que la existencia de un sentimiento nacional traducido en un afán, seguro y profundo, de sacar a la Patria del montón de ruinas en que se hallaba. Sentimiento que se expresó evidentemente en una aspiración, en un anhelo (quizás en una vocación colectiva) y en una esperanza de rehabilitación y de prosperidad futura. Ni la miseria del momento, ni los errores del desastre (tan duramente zarandeados por el ilustre panfletario), fueron óbice para la consecución de tan nobles propósitos. Actuaron más bien como permanente acicate en la búsqueda de aquel bienestar que todos anhelaban.

Así, el principio de la nueva era, basado en la fe del patriotismo e iniciada con Cáceres en julio de 1886, fue el norte que iluminó el

quehacer de gobernantes y gobernados. Consecuentemente, la meta de la reconstrucción y el engrandecimiento del Perú se convirtió en el *leit motiv* del hombre común y corriente; de aquel hombre anónimo que con su fe en el futuro, emprendió la obra de la reconstrucción nacional. Ella fue muy lenta, es cierto; laboriosa y llena de tropiezos, también. Pero, al fin y al cabo, hecha por nosotros mismos; sin apoyo directo de país alguno. ¡Hecha, nada menos, que por los sobrevivientes de la guerra del Pacífico!

ANEXO A

Relación de los Jefes y Oficiales fallecidos después del Escalafón de 1878 al 28 de julio de 1887 (*)

Clases	Nombres	Lugares
Cont-Almirante	D. Miguel Grau	En el combate de Angamos
Cap. de Navío	" José María Salcedo	Por enfermedad natural en Chile
Id. id.	" Francisco Carrasco	Id. durante la ocupación
Id. id.	" Diego de la Haza	Id. id. id.
Id. id.	" Ramón Ascárate	Id. en 1886
Id. id.	" José Elcorobarrutia	Id. durante la ocupación
Id. id.	" Alejandro G. Muñoz	Id. en Europa en 1884
Id. id.	" Federico Alzamora	Id. en 1886
Id. id.	" Juan G. More	En la defensa del Morro de Arica
Cap. de Navío	" Luis G. Astete	En la batalla de Huamachuco
Id. id.	" Gregorio M. Quesada	Por heridas que recibió en Trujillo
Id. id.	" Juan Pardo de Zela	Enfermedad natural durante la ocupación
Id. graduado	" Juan M. Fanning	En la batalla de Miraflores
Id. id.	" José Becerra	Enfermedad natural en Arequipa
Id. Id.	" Gaspar Selaya	Id. durante la ocupación
Id. id.	" Enrique Carreño	Id.
Id. id.	" Pedro F. Suárez	Id. durante la ocupación
Id. id.	" Hipólito Cáceres	Id. id. id.
Id. id.	" Ezequiel Otoya	Id. id. id.
Cap. de Fragata	" Pedro Santillán	Enfermedad natural en 1885
Id id.	" Manuel G. Carrillo	Id. id.
Id. id.	" Julio Sagasti	Id. durante la ocupación
Id. id.	" M. Mariano Melgar	Id. id. id.
Id. id.	" Carlos Arrieta	En la batalla de Miraflores
Id. id.	" Gregorio Pérez	Enfermedad nat. durante la ocupación
Id. graduado	" Francisco Tristán	Id. id. id.
Id. id.	" José B. Benavides	Id. en Quilca durante la guerra
Id. id.	" Alejandro Newell	Id. Durante la guerra
Id. id.	" Daniel R. de la Rosa	Id. id.
Id. de corbeta	" Enrique Eldredge	Id. id.
Id. id.	" Francisco Charún	Id. en 1878
Id. id.	" Elías Aguirre	En el combate de Angamos
Id. id.	" Fidel Cater	Enfermedad natural durante la guerra
Id. id.	" Federico Delgado	Id. durante la ocupación
Id. id.	" Daniel de la Torre Ugarte	Id. durante la guerra

(*) *Memoria del Ramo de Marina*, Lima 1887, p. 34.

ANEXO A

Id. id.	" Dario Gutiérrez	Id.
Id. graduado	" Manuel Sologuren	Id.
Id. id.	" Manuel H. Arriaga	En Trujillo en combate
Id. id.	" Arístedes Collazos	Enfermedad natural
Id. id.	" Francisco Terry	Id. id. id.
Teniente 1°	" Antonio Aspíllaga	Id. id. id.
Id. id.	" Nicolás Chiurliza	Id. id. id.
Id. id.	" Manuel C. Delgado	Id. id. id.
Id. id.	" Viriato de la Haza	Id. id. id.
Id. id.	" Manuel Valle Riestra	Id. id. id.
Id. id.	" Justiniano Cavero	En el combate de Trujillo
Id. id.	" Diego Ferré	En el combate de Angamos
Id. id.	" José Manzanares	Enfermedad natural en Tacna–1881
Id. id.	" Ricardo Vera	Id. durante la ocupación
Id. graduado	" Miguel Espinosa	En la defensa del Morro de Arica
Id. id.	" Juan Díaz	Muerte natural antes de la guerra
Id. id.	" Francisco Medina	Id. durante la ocupación
Id. id.	" Manuel Becerra	Id. en Guayaquil id.
Id. id.	" Carlos La Torre	Id.
Id. id.	" José Melitón Rodríguez	En el combate de Angamos
Id. id.	" Decio Oyague	Enfermedad
Teniente 2°	" Nemesio Bonhomme	En la defensa de Arica
Id. id.	" José Benito Pitot	Enfermedad
Id. id.	" Nicanor Aramburú	Id.
Id. id.	" Manuel F. Dávila	Id. antes de la guerra
Id. id.	" Carlos de los Heros	A bordo del *Huáscar* en Antofogasta
Id. id.	" Leoncio Prado	Ejecutado por el enemigo después de la batalla de Huamachuco
Id. id.	" Juan F. Balta	Enfermedad natural en 1886
Id. id.	" Enrique S. Palacios	De resultas de las heridas recibidas en Angamos
Id. graduado	" Agustín Arrieta	Muerte natural en 1884
Teniente graduado	" Manuel Balbuena	Muerte natural en 1887
Id. id.	" Eduardo S. Carrión	Id. antes de la guerra
Id. id.	" Cristóbal Lastres	Ahogado en Casma durante la guerra
Id. id.	" Jorge Velarde	En el *Huáscar*, combate de Iquique 21 de Mayo de 1879
Id. id.	" Emiliano Fessel	Muerte natural en 1886
Alfer. de Fragata	" Guillermo García y García	En la *Independencia* (Iquique 21 de mayo de 1879)
Id. id.	" Juan Vásquez	Enfermedad natural durante la guerra
Id. id.	" Manuel Gil Cárdenas	Por explosión de torpedo en Ancón, abril de 1880
Id. id.	" Federico Matos	Muerte natural durante la ocupación
Id. id.	" Roberto Espinoza	Id.
Id. graduado	" Ramón Bueno	Id.
Guardia Marina	" Emilio San Martín	En la lancha *Independencia* (combate 25 de mayo de 1880).
Id. id.	" Oliverio Sáenz	Asesinado durante la ocupación
Id. id.	" Héctor Villarán	En la batalla de Huamachuco
Id. id.	" Pío I. Forcelledo	Muerte natural durante la ocupación
Id. id.	" César A. Romero	Id.
Id. id.	" Pedro M. Alfaro	Id.
Id. id.	" Federico Guerrero	Enfermedad

Id.	id.	" Ismael Diaz	Id. durante la ocupación
		CUERPO POLITICO	
Com. de G. y M.		D. Juan C. Lara	Enfermedad
Id.	id.	" Francisco Alegría	Id. id. id.
Oficial 1°		" Pedro J. Fernandini	Id. id. id.
Id.	id.	" Rafael Larrañaga	Id. id. id.
Id.	id.	" Enrique Navarrete	Id. id. id.
Id.	id.	" Mariano Tapia	Id. id. id.
Id.	id.	" Juan Alfaro	En la batalla de Miraflores
Oficial 2°		" Pedro Angulo	Enfermedad
Id.	id.	" Manuel F. Rugel	Id. id. id.
Id.	id.	" Carlos Alvarado y Zegarra	Id. id. id.
Id.	id.	" Santiago Becerra	Id. id. id.

ANEXO B

Escalafón del Cuerpo General de la Armada (Año de 1884) (*)

CONTRA-ALMIRANTES

D. Antonio A. de la Haza, Enero 25 1875
" Lizardo Montero, Mayo 3 1875

CAPITANES DE NAVIO EFECTIVOS

D. Pedro José Carreño, Diciembre 25 1853
" José R. Carreño, Marzo 18 1854
" Ramón Valle-Riestra, Marzo 18 1854
" Ramón Ascárate, Junio 7 1854
" José María García, Junio 18 1858
" Francisco Sanz, Enero 14 1863
" Hercilio Cabieses, Mayo 2 1865
" Manuel Villar, Junio 25 1865
" Federico Alzamora, Agosto 24 1865
" Amaro G. Tizón, id. 25 id.
" Lino de la Barrera id. 25 id.
" Camilo N. Carrillo, Mayo 19 1870
" Aurelio García y García, Junio 27 1870
" Ulises Delboy, Diciembre 14 1876
" Nicolás Portal, id. 14 1876
" Manuel A. Villavisencio, Abril 28 1879

CAPITANES DE NAVIO GRADUADOS

D. Benjamín Mariátegui, Julio 12 1865
" Manuel Palacios, Agosto 25 1865
" Emilio Díaz, id. id. id.
" Ruperto Alzamora, Enero 26 1869
" Enrique Carreño, Mayo 19 1870
" Gregorio Casanova, Agosto 31 1870
" Joaquín Guerra, Febrero 7 1872
" Federico Lara, Junio 3 1872
" Miguel Ríos, id. id. id.
" Ricardo Cavenecia, Julio 19 1977
" Gregorio Miró Quesada, id. id. id.
" Toribio Raygada, id. id. id.
" Juan Raygada, id. id. id.
" Carlos Ferreyros, id. id. id.

(*) ELIAS, Julio J... *Fuentes para el* ... vol. I, p. 465.

CAPITANES DE FRAGATA EFECTIVOS

D. Pedro Santillán, Marzo 18 1854
" Juan Bautista Cobián, Enero 26 1869
" José Sánchez Lagomarsino, id. id. id.
" Julio Tellería, Mayo 19 1870
" Agustín Arriola, Febrero 7 1872
" José Manuel Marquina, id. id. id.
" Enrique Espinar, id. id. id.
" Antonio C. de la Guerra, id. id. id.
" Simón Cáceres, Junio 3 1872
" Patricio Iriarte, Marzo 26 1874
" Leopoldo Sánchez, Julio 19 1876
" Manuel M. Carvajal, id. id. id.
" Ramón Freire, id. id. id.
" José María Sanoni, Octubre 23 1879

CAPITANES DE FRAGATA GRADUADOS

D. Santiago de la Haza, Octubre 23 1865
" Fermín Hernández, Mayo 19 1870
" Felipe S. Mesa, id.
" Neracio C. Zegarra, Febrero 7 1872
" Luis López, id.
" Juan A. Valdivieso, id.
" Guillermo L. Pareja, Junio 3 1872
" Pantaleón Fernandini, Julio 13 1872
" Enrique N. Alayza, Julio 19 1877
" Froylán P. Morales, id.
" Eduardo Raygada, id.
" Eugenio Raygada, id.
" Leandro Mariátegui, Diciembre 1º de 1879
" Ruperto Gutiérrez, Noviembre 14 de 1879

CAPITANES DE CORBETA EFECTIVOS

D. Arístides G. Vigil, Julio 10 1866
" Salomé Porras, Enero 10 1868
" José M. Silva, Enero 26 1869
" Federico Palacios, id.
" Francisco Charún, id.
" Juan B. Palacios, id.
" Honorato G. Tizón, Mayo 19 1870
" Juan P. de los Heros, id.
" Juan Duffó, id.
" Arístides Aljovín, Enero 2 1872
" Manuel M. Carrasco, Junio 3 1872
" Rómulo G. Tizón, id.
" Manuel I. Espinosa, id.
" Francisco Frías, id.
" Juan Salaverry, Abril 20 1875
" José Rosas, Julio 4 1876
" Lino M. Cueto, Julio 14 1876

" Manuel Valderrama, Mayo 29 1877
" Pedro Gárezon, Noviembre 29 1879
" Antonio Jimeno, Diciembre 6 1880
" Narciso García y García, Marzo 26 de 1884

CAPITANES DE CORBETA GRADUADOS
D. Agustín Detann, Octubre 22 1869
" Gérman Paz, Enero 22 1872
" Juan P. Guzmán, Febrero 7 1872
" José Aniceto Zavala, id.
" Manuel Esteban Suárez, Junio 3 1872
" Gustavo Donayre, id.
" Francisco Terry, id.
" Francisco Balta, id.
" Nataniel Donayre, Julio 19 1877
" Arístides Collazos, id.
" Manuel Alzola, id.
" Octavio Freire, id.
" Federico Rincón, id.
" Emilio Benavides, id.
" Bernardo Coronel, Setiembre 3 1877

TENIENTES PRIMEROS EFECTIVOS
D. Francisco Luque, Enero 30 1862
" Emilio Taboada, Setiembre 25 1865
" Emilio Oyague, Diciembre 3 1865
" Rómulo Espinar, id.
" Nicolás Chiurliza, Enero 26 1869
" Julio E. Chávez, id.
" Enrique Carreño, Mayo 19 1870
" Ricardo Carasas, id.
" Arístides de la Haza, Febrero 7 1872
" Alejandro Roldán, id.
" Pedro Rodríguez Salazar, Abril 20 de 1875
" Justiniano Cavero, id.
" Francisco León, Junio 26 1876
" Carlos Corpancho, Julio 19 1877
" Bernabé Carrasco, Mayo 29 1877
Manuel Fernández Dávila, id.
Pablo A. Duffó, id.
" Francisco G. Otoya, Abril 28 1879
" Estanislao Araujo, Mayo 2 1879
" Francisco González, Mayo 9 1879
" Gaspar Ureta, Noviembre 14 1879
" Santiago Torrico, Diciembre 11 1880

TENIENTES PRIMEROS GRADUADOS
D. Serapio Tejerina, Febrero 7 1872
" Juan Iladoy, Junio 3 1872
" Vicente Espinosa, id.

ANEXO C

Relaciones de los alumnos de la Escuela Preparatoria y otros jóvenes que sirvieron como aspirantes en la guerra (*)

Alumno, D. Eleodoro Burga, 7 de Noviembre de 1879
Idem, D. Arturo Ezeta, idem.
D. Tomás Gadea, idem.
Alumno, D. Federico Abril, 12 de Noviembre de 1879
Idem, D. Ramón Dueñas, idem.
Idem, " Federico de la Haza, idem.
Idem, " Claudio Miró, idem.
Idem, " Francisco E. y Vidaurre, idem.
Idem, " Belisario Villar, idem.
Don Héctor Alvarez, idem.
" Enrique Ulises Zagal, idem.
Alumno, D. Belisario Pimentel, 16 de Noviembre de 1879
Don Teobaldo Palacios, 3 de Diciembre de 1879
Alumno, D. Isaac Barandiarán, 18 de Diciembre de 1879
Don José Leyva, idem.
" Maximiliano Reyes, idem.
" Ricardo Rivero, idem.
Alumno, D. César Lissón, 13 de Enero de 1880
Idem, D. Carlos Meyer, idem.
Idem, " Felipe Suárez, idem.
Idem, " Felipe del Campo, idem.
Don Grimaldo Gargurevich, 23 de Enero de 1880
Don Ernesto Mora, 26 de Enero de 1880
Alumno Baldomero Cater, 29 de Enero de 1880
Don Emilio Díaz, idem.
" Carlos Mariátegui, idem.
" Ignacio Martínez, idem.
" Exequiel Panizo, idem.
" Víctor M. Tagle, idem.

Lima, Mayo 10 de 1884.

JOSE R. CARREÑO.- JOSE MARIA GARCIA.- HERCILIO CABIESES.- AMARO G. TIZON.- LINO DE LA BARRERA.- EMILIO DIAZ.- LEOPOLDO SANCHEZ.

(*) ELIAS, Julio J.... *Fuentes para el* ... vol. I, p. 465.

NOTAS AL CAPITULO I

1. ALZAMORA CASTRO, Víctor... *Mi hospital.* Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva, S.A., 1963, p. 76. Esta abnegada religiosa, que laboró durante los primeros 16 años de vida de dicho hospital (incluyendo los años de la ocupación chilena) falleció en nuestra capital en 1892, víctima de una larga enfermedad. De temperamento enérgico y decidido, ejerció su cargo con modestia, bondad y genio.
2. En acertado juicio que Basadre recoge, el político y escritor español Emilio Castelar refiriéndose al Perú de entonces decía: "No puede darse un estado más triste que el estado actual de la nación vencida". Crf. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú, 1822 -1933.* Lima, Editorial Universitaria S.A., 1968, T.IX, p. 10. En otro testimonio casi contemporáneo a esos años de la postguerra, se lee lo siguiente: "Sin duda, la invasión chilena ha revestido un carácter despiadado y feroz, que en algunos casos cayó en lo ridículo, por ser tan rencorosa y mezquina. Lo he dicho ya y lo repetiré a su tiempo; el fin de la campaña no ha honrado al vencedor... Cfr. GROUSSAC, Paul... *Causas que han traído la ruina al Perú.* Artículo publicado en *La Nación* de Buenos Aires, en abril de 1893 y reproducido por *El Comercio* de Lima el 12 de setiembre de 1893, p. 2, segunda edición.
3. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Leguía (1875 - 1899). Contribución al estudio de la historia contemporánea de la América Española.* Barcelona, Montaner y Simón Editores, 1927, p. 6. Este paralelismo, cuyo común denominador fue el afán de reconstrucción nacional, nos presenta en 1883, un Perú "yacente" y retrocedido en algunas décadas. Breves, pero útiles e interesantes reflexiones al respecto, se encuentran en: CAMPRUBI, Carlos... *José Payán y Reyna (1894 - 1919). Su trayectoria peruana.* Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva, 1967; y BASADRE, Jorge... *Introducción a las bases documentales para la historia de la República del Perú con algunas reflexiones.* Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1971.
4. El desarrollo en extenso de cada uno de los aspectos aquí apenas esbozados, con sus variadas y complejas manifestaciones, se hace en el capítulo XVI; por lo tanto, tómese a este primer capítulo como lo que es, una síntesis introductoria. Igualmente, es importante señalar que por la índole de la *Historia Marítima* no se incluye en el presente volumen el desarrollo de temas que una *Historia General del Perú* sí debe considerar, como son: la educación y la cultura, la administración de justicia, la salubridad, los deportes, etc.
5. Según refiere amargamente el mismo Dávalos y Lissón, la hija de un ministro europeo en Lima preguntaba en 1886 que para qué se casaban los peruanos. A juicio de ella, no tenían derecho a la existencia y menos a la nacionalidad.
6. *Mensaje del Excelentísimo Consejo de Ministros al Congreso Extraordinario de 1886.* Lima, Imprenta del Estado, 1886, p. 17. Este *Mensaje* está fechado el 30 de mayo y firmado, entre otros, por Antonio Arenas, Presidente de dicho Consejo y Ministro de Relaciones Exteriores.

7. RODRIGUEZ, José Manuel... *Anales de la Hacienda Pública del Perú. Historia y Legislación Fiscal de la República. Segunda Epoca.* Lima, Litografía y Tipografía T. Scheuch, 1917, T.XVII, p. 36. En su *Memoria* presentada al Congreso Ordinario de 1886, el Ministro de Hacienda y Comercio, Luis N. Bryce, había señalado tal situación en términos claros y precisos, resaltando la gravedad del caso.
8. En la citada *Memoria*, el Ministro Bryce sintetiza los gastos, entre octubre de 1883 y diciembre de 1885, de la siguiente manera: el 54% estuvieron dedicados a Guerra y Marina; el 29% a Gobierno y Policía; el 11% a Hacienda; el 4% a Justicia e Instrucción y el 2% a Relaciones Exteriores.
9. *Mensaje de S.E. el Presidente de la República al Congreso Ordinario de 1887.* Lima, Imprenta de la Merced, 1887, p. 7. Al año siguiente, el mismo Cáceres reconocería que la situación económica presentaba aún "graves caracteres" y que el país se hallaba en un "estado de abatimiento casi total".
10. *El Comercio*, Lima, 24 de febrero de 1894, p. 3, edición de la tarde. El título mayor con que aparece dicho cuarteto es: *Chispazos*. Con diverso tono, pero manteniendo la misma intención, encontramos parecidos testimonios en diferentes revistas y periódicos de la época. *El chispazo*, llamábase el famoso semanario satírico que *Juan de Arona* editaba en sus últimos tiempos.
11. "De 1881 a 1888 –refiere Camprubí– el valor exterior de nuestra moneda patrón perdió poder adquisitivo en la proporción de 17%, y de 1888 a 1892 (principios) tal pérdida llegó al 13%, lo que representa un 30% en total de 1881 a 1892". CAMPRUBI, Carlos... *Ob. cit.*, p. 28.
12. Sobre el delicado problema de los bonos y el compromiso del pago de la deuda externa, Cáceres fue reiterativo en sus pedidos al Congreso para solucionar tal situación. En su *Mensaje* de 1888 decía: "... me he visto precisado a convocaros extraordinariamente, a fin de que sea encaminada y resuelta una cuestión que tanto ha llegado a preocupar a los pueblos, hasta el último confín de la República; que ha sido materia de tan acaloradas controversias y que encierra, en sus múltiples aspectos, las más trascendentales cuestiones para el honor, para los intereses, para el bienestar y para el porvenir de la República". Cfr. *Mensaje de S.E. el Presidente de la República al Congreso Extraordinario de 1888.* Lima, Imprenta del Estado, 1888, p. 4. Al año siguiente, el pedido fue más patético; calificó al problema como una "cuestión de honor nacional", subrayando a su "gravedad e importancia", para concluir con las siguientes palabras: "Dejo en vuestras manos la cuestión más grave y complicada que se ha ofrecido a vuestro examen en el período de mi Gobierno. Juzgadla y resolvedla, preparando así el advenimiento de la verdadera reconstitución nacional". *Mensaje de S.E. el Presidente de la República al Segundo Congreso Extrordinario de 1889.* Lima, Imprenta del Estado, 1889, p. 5.
13. *El Comercio* en su edición matinal del 20 de noviembre de 1891 editorializó sobre la situación del capital peruano y su escasa participación en las actividades del país.
14. Al respecto es interesante consignar lo que nos dice el viajero alemán Ernesto Middendorf: "Muchas familias empobrecidas, siguen viviendo decentemente (1885), sin que el público conozca al desconocido benefactor que les asegura una ayuda con regularidad. Por regla general, la sociedad se muestra muy considerada con aquella gente que ha vivido antes en mejores condiciones y que luego ha caído en desgracia. Nadie les da la espalda sólo por su pobreza, y se les recibe después, como antes, con la misma atención". Cfr. MIDDENDORF, Ernesto...

Perú–Observaciones y estudio del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años. Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1973, T. I, p. 148.

15. Fue tan insegura y tan escasa la renta que se asignó a los empleados de la Nación –anota el citado Dávalos y Lissón– que por primera vez en nuestra vida republicana no hubo gran empeño en vivir del Presupuesto.
16. Una de las primeras medidas del gobierno de Iglesias, en octubre de 1883, fue justamente organizar las Oficinas Generales de Hacienda. RODRIGUEZ, José Manuel... *Ob. cit.*, T. XV. (Introducción) pp. 132–133. En su *Mensaje* de 1884, el general Iglesias decía: "... mi Gobierno no ha contraído una sola deuda, ni ha tomado anticipo de ninguna clase sobre las rentas nacionales. Ha tenido como entradas, exiguas hoy, con relación a mejores tiempos, las Aduanas; se ha atendido a todos los servicios de la reorganización administrativa; con severa economía ha podido llegar a conceder algún socorro a las viudas de los servidores de la patria". *Mensaje de S.E. el Presidente de la República a la Asamblea Constituyente de 1884.* Lima, Imprenta del Estado, 1884, pp. V–VI. En su *Mensaje* del año siguiente presentaría planteamientos un tanto semejantes.
17. Cfr. YEPES DEL CASTILLO, Ernesto... *Perú 1820–1920. Un siglo de desarrollo capitalista.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1972, p. 131. En lo que se refiere a los impuestos –afirma el mismo autor– inicialmente fueron un débil recurso fiscal, dada la pobreza general del país e, incluso, la falta de hábitos tributarios que el espejismo guanero destruyera o dejara vigente sólo para la población aborigen, contribuyó a esta situación.
18. Artículo reproducido por *El Comercio* en su edición del 2 de febrero de 1885, p. 3.
19. PAYAN Y REYNA, José... *Memorándum Referente al Comercio de Lima* (trabajo suelto). Citado por: CAMPRUBI, Carlos... *Ob. cit.*, p. 63. En *El Comercio* utilizando algunas veces seudónimo, Payán plantearía interesantes reflexiones durante varios años sobre éste y otros asuntos afines, demostrando así su permanente inquietud por el porvenir financiero del país que lo acogió afectuosamente.
20. Sobre la historia de esta institución y la proyección de su obra, existe el extraordinario trabajo de Jorge Basadre y Rómulo Ferrero titulado: *Historia de la Cámara de Comercio de Lima.* Lima, Santiago Valverde S. A., 1963. El libro se compone de dos partes. La primera a cargo de Basadre *La Cámara de Comercio de Lima desde su fundación hasta 1930,* (pp. 1–210); la segunda a cargo de Ferrero *La Cámara de Comercio de Lima entre 1930 y 1962,* (pp. 211–352). Como antecedente importante de su creación, merece señalarse el Decreto Supremo de 10 de noviembre de 1883, firmado por el Presidente Iglesias, nombrando en comisión a los señores Luis Dubois, Eduardo Eyre, Enrique Isaacson, Enrique Ayulo, Eduardo Dugenne, Adolfo Polis y E. Stromndorper, para presentar en el término de treinta días, un proyecto de reglamento orgánico destinado a establecer una Cámara de Comercio que "secundase los buenos propósitos del gobierno en favor de las industrias y de los intereses mercantiles del país". Cfr. *El Peruano.* Lima, 16 de febrero de 1884, p. 189.
21. *El Comercio.* Lima, 12 setiembre de 1893, p. 2, segunda edición. Refiriéndose a la vida social en Lima dice categóricamente: "La vida social es nula; las familias no salen sino a misa; los hombres hacen visitas los domingos, de día como mujeres. Una visita nocturna, de improviso, sería casi una impertinencia".
22. GALVEZ, José... 1895. En: *Mercurio Peruano.* Lima, 1919, año II, vol. II,

pp.98–112.

23. *Des Andes au Pará.* París, 1890. Periodista profesional y gran amigo del Perú, Monnier pintó con generosa simpatía el dolor y la miseria de Lima inmediatamente después de la ocupación chilena. Recorrió toda la costa desde El Callao hasta Valparaíso e internándose hasta La Paz; para luego navegar el Huallaga, el Pastaza y el Amazonas hasta su desembocadura en el Brasil. Cfr. MACERA, Pablo... *La imagen francesa del Perú (siglos XVI–XIX).* Lima, Instituto Nacional de Cultura, 1976. Sobre el estado en que quedó Miraflores, véase el bello y apasionante libro de Luis Alayza y Paz Soldán *Historia y romance del viejo Miraflores.* Lima, Editorial Cultura Antártica S.A., 1947.
24. CISNEROS, Luis Fernán... *Cinco discursos sobre nuestro tiempo.* Montevideo, 1940. Este libro reúne los discursos de los escritores uruguayos Dardo Regules, Carlos Prando, Juan Carlos Sabat y Eduardo Conture, pronunciados el sábado 22 de abril de 1939 en el Salón de Actos públicos de la Universidad con ocasión de la despedida de Cisneros, Ministro del Perú en esa capital.
25. *El Comercio.* Lima, 23 de julio de 1894, p. 2, edición de la mañana.
26. BARDELLA, Gianfranco... *Setenta y cinco años de vida económica del Perú 1889–1964.* Lima, 1964, cap. I, p. 11.
27. *Ibidem.* Cap. I, p. 10.
28. Dentro de este ambiente "tan lleno de amargas preocupaciones sociales, económicas y políticas conmovió profundamente al país (1885) el sacrificio voluntario del joven estudiante de Medicina Daniel Alcides Carrión". BASADRE, Jorge... *Historia de la ...,* T. IX, p. 69. Sobre la muerte del mártir y su significado histórico *El Comercio* brindó una amplia y detallada información durante varias semanas después de su deceso.
29. BASADRE, Jorge... *Historia de la...* T. IX, p. 11.
30. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Porqué hice fortuna. Primera Parte años de 1883–1885.* Lima, Librería e Imprenta Gil S.A., 1941, T.I, pp. 62–63. En otra parte del mismo libro dice: "Eché de menos la idealidad de las antiguas gentes, su desinterés proverbial. Profundicé también el vivir de las masas. Noté en ellas una miseria espantosa. Pocos tenían dinero, también pocos lo empleaban bien. En las personas de alta alcurnia había hambre; muchas de ellas, de la mejor aristocracia, ocultaban con orgullo el amortizado lustre de sus blasones".
31. GALVEZ, José... *Ob. cit.,* p. 110.
32. Cfr. Suplemento dominical de *El Comercio.* Lima, 27 de mayo de 1984, pp. 8–9.
33. BELAUNDE, Víctor Andrés... *Meditaciones Peruanas.* Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva S.A., 1963, p. 156. Teñidas del dolor que vivió su generación, Belaunde plantea en este libro, una serie de valiosas e inquietantes reflexiones en torno al quehacer político, económico y social del Perú de la postguerra.
34. Para Basadre sólo en la aparición aislada de la Unión Nacional (acaudillada por Manuel González Prada) se vislumbra una ráfaga solitaria de puritanismo doctrinario de tipo radical, inspirada en el asco del pasado. BASADRE, Jorge... *Historia de la ...* T.IX, p.8.
35. OSORES, José Manuel... *Causas económicas de la decadencia de la República y medidas que podían adoptarse para mejorar la situación.* Lima, Imprenta Liberal de F. Masías y Ca., 1886, p. 5.
36. Suscrito en Lima la noche del 20 de octubre de 1883 por el Ministro Plenipotenciario de Chile, Jovino Novoa, y por los representantes peruanos José Antonio de Lavalle y Mariano Castro Saldívar, el tratado fue ratificado al año siguiente

por ambos países: en enero por Chile y en marzo por el Perú; siendo gobernantes Domingo Santa María y Miguel Iglesias, respectivamente. Dicho tratado desde el momento mismo de su dación, causó hondo desconcierto y malestar entre los peruanos; por él, el gobierno de Iglesias recibió duras y encendidas críticas provenientes de diversos sectores de la opinión nacional. Algunos acuñaron una frase demoledora: "Ayacucho fue un premio; la paz de Ancón un castigo".

37. Fue José Antonio de Lavalle, a quien con toda justicia se le considera como el alma de las negociaciones para llegar a la paz, el que sugirió la idea del "plebiscito" en oposición al intento de Novoa que abogaba simple y llanamente por la venta de aquellos territorios. Testimonio del propio Lavalle (en carta privada al Presidente Iglesias) revela su horror ante el sacrificio a que se sometían Tacna y Arica merced al tratado. Dice así: "Le manifesté (a Jovino Novoa) que el sacrificio de Tarapacá e Iquique, que no representaba más que riquezas, aunque inmensas, no me importaba; pero que el de Arica y Tacna, que representaban peruanos, me horrorizaba, pues un hombre podía vender su casa o su hacienda o regalarla, pero no podía vender o ceder sus hermanos". Testimonio que se ve confirmado por la carta del chileno Jovino Novoa a Mariano Castro Saldívar, en que le dice: "Declarado por mi parte que en orden a la cesión de Tarapacá no era posible abrir discusión siquiera, tanto el señor Lavalle como usted pasaron a objetar que no aceptaban la proposición segunda relativa a Tacna y Arica. Ustedes manifestaron que no aceptaban las proposiciones ni por diez millones ni por suma alguna, porque no sólo había en ese territorio intereses peruanos, lo que ya implicaba un sacrificio inmenso, sino que también había población peruana. Siguieron ustedes haciendo una serie de observaciones a este respecto".

38. Oficio a Manuel A. Barinaga, Presidente del Consejo de Ministros del Perú (21 de Octubre de 1883). Cfr. *El Comercio*. Lima, 5 de marzo de 1884. Semejante pensamiento plantearía más tarde Eugenio Larrabure y Unanue, que reemplazó a Lavalle en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en una extensa y documentada exposición que acompañó al tratado para su discusión en la Asamblea Constituyente. En esta ocasión manifestó: "No se trataba de firmar lo primero que se presentase, como se ha dicho vulgarmente; no podía ser ese el propósito de un gobierno como el de S.E. el general Iglesias, animado del más puro patriotismo, ni de un experimentado diplomático como el señor Lavalle, ni de un justo ciudadano como el señor Castro Saldívar. Las bases se discutieron con atención; se modificaron las del negociador de Chile hasta donde fue posible, y sólo se suscribió el pacto ante el arraigado convencimiento de no poder obtener más concesiones".

39. Comentando este inicuo proceder decía en 1921 el escritor chileno Carlos Vicuña Fuentes: "El plebiscito no se celebró en 1894, ni se ha celebrado hasta ahora, por culpa exclusiva de la cancillería chilena, como lo han reconocido paladinamente los más ilustres publicistas nacionales, tales como don Gonzalo Bulnes, don Agustín Rosas y don Galvino Nieto, y como lo ha declarado muchas veces don Paulino Alfonso". VICUÑA FUENTES, Carlos... *La Libertad de opinar y el problema de Tacna y Arica*. Santiago de Chile, Imprenta, Litografía y Encuadernación Selecta, 1921.

40. Pruebas inobjetables acreditan que de haberse llevado a cabo en esta fecha el plebiscito, éste habría dado una votación de 10 contra 1, a favor del Perú, En

1912, ambas provincias continuaban con una población que en un 80% era peruana. Cfr. *Réplica del Perú en el litigio que emanado de la Cuestión del Pacífico se sigue ante el Presidente de los Estados Unidos de América como Arbitro...* Lima, T. Scheuch, 1924, p. 167.

41. La historia de este episodio que recibe indistintamente varias denominaciones (desperuanización, etapa de cautiverio, período del sometimiento extranjero, fase de la administración chilena, etc.) ha sido estudiada por el autor de este tomo en su libro *La chilenización de Tacna y Arica 1883–1929.* Lima, Editorial Arica S.A., 1974.
42. Probado está, que el asunto de Tacna y Arica constituyó una profunda e invariable inquietud en el ánimo de nuestra población, al punto que se convirtió en algo así como un objetivo nacional que unificó el sentimiento de los peruanos de entonces. Se recuerda a propósito, una tonadilla muy popular que circuló por esos años en Lima y en otras ciudades de la República y cuyo trasfondo sintetizaba la esperanza de nuestros compatriotas por el retorno de las provincias cautivas. Decía:

"Tacna, Arica y Tarapacá
algún día
las tres vendrán para acá".

43. Reproducido por *El Comercio* el 5 de mayo de 1900. A los dos días, en el mismo diario pero en su edición de la tarde, Eugenio Larrabure y Unanue hizo importantes observaciones al mencionado editorial.
44. Por esta época, también, algunos políticos y escritores chilenos sostuvieron públicamente que la detención de ambas provincias por el tiempo convenido en el tratado, había sido una cesión encubierta de los negociadores peruanos. Uno de ellos, tal vez el más caracterizado por el ímpetu que puso, fue Luis Aldunate Carrera quien en su libro *Los Tratados de 1883–1884* publicado en Santiago, sostuvo tan peregrina e insensata idea.
45. Todas estas notas se encuentran reproducidas en: *Exposición documentada sobre el estado actual del Problema del Pacífico.* Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1921, anexos del 1 al 11.
46. VIAL SOLAR, Javier... *Páginas diplomáticas.* Santiago de Chile, Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona, 1900. Es importante el testimonio de este autor, no obstante ser chileno, por su visión contemporánea e imparcial de lo narrado.
47. RIOS, Federico... *La Chilenización.* Tacna, 30 de junio de 1902; folio 24. En: Sala "Raúl Porras" de la Biblioteca Nacional (sección manuscritos). Sobre lo dicho por este autor tacneño, cabría agregar que fue preocupación también de los hombres de la Moneda, seleccionar personal competente e idóneo para ocupar los cargos político–administrativos en los territorios en posesión.
48. BELAUNDE, Víctor Andrés... *Nuestra cuestión con Chile.* Lima, San Martín y Cía., 1919, pp. 184–185. Estudio muy importante para rastrear el origen y desarrollo del episodio aquí aludido.
49. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Historia de los límites del Perú.* Lima, Librería Francesa, Científica y Casa Editorial E. Rosay, 1930, pp. 126–128.
50. *Memoria* presentada en el mes de junio al Congreso Chileno. Meses después, el 30 de setiembre, dirigiría una "Circular al cuerpo diplomático chileno" explicando la política internacional de su gobierno con respecto al Perú y Bolivia. Circular que dio pie para que nuestro Ministro de Relaciones Exteriores Felipe

de Osma, en extensa "Circular a las legaciones del Perú en el Extranjero" (fechada el 3 de noviembre de ese año) rectificara los puntos de vista de su colega chileno en lo tocante al Perú.

51. En esta parte, sólo se adelantan algunas ideas que después, bajo una óptica mayor (la marítima), se desarrollan con más detenimiento y amplitud.
52. Ilustre jefe de la escuadra aliada, vencedora en Abtao, contra la escuadra española el 7 de febrero de 1866.
53. BUENAÑO MURO, Javier... *Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú.* En: *Revista de Marina.* Lima, 1963, vol. 286, Nº 6. pp. 697 –698. Nacido en Lima el 28 de mayo de 1832, Astete ingresó al Colegio Militar el 12 de enero de 1850, egresando como alférez de fragata tres años después. Sirvió a bordo de las naves *Amazonas, Héctor, Apurímac, Guise, Huáscar,* etc. Fue destacado profesor del Colegio Militar. Entrañable amigo de Miguel Grau y Lizardo Montero, participó con ellos en la sublevación de la *Apurímac.* Entre 1860 y 1865 fue representante al Parlamento Nacional, ocupando la Secretaría de la Cámara de Diputados. Asistió al Combate del Dos de Mayo de 1866. Declarada la guerra por Chile, recibió el encargo oficial de gestionar la adquisición de unidades navales en Norteamérica. De regreso –escribe su biógrafo Fernando Gamio Palacio– desempeñó la Comandancia General de las Baterías del Norte y poco después la Jefatura Político–Militar del Callao. Indudablemente, de la vida de este valeroso y decidido jefe de nuestra Armada, sobresalen dos acciones: el combate de Pacocha (1877) y la batalla de Huamachuco (1883); en esta última encontró la muerte valerosamente.
54. En su edición del 1° de febrero de 1884, p. 5, *El Comercio* publicó una nota de su corresponsal del Callao que decía: "La capitanía del puerto ha convocado postores para el remate de los buques nacionales *Marañon, Talismán, Tumbes, Meteoro, Loa, Saucy Jack y Campeadora* que se encuentran a pique en la bahía". Con fecha 16 de noviembre de 1887 se autorizó al señor Martín Laynes para extraer del fondo del mar los restos del vapor *Talismán,* sin gravamen alguno para el fisco. Anteriormente, por resolución suprema de 30 de marzo de 1886 se había concedido permiso al señor Bernardo Pruss para extraer del mismo sitio los restos de los buques *Apurímac, Tumbes* y otras naves del Estado.
55. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, General D. Javier de Osma, presenta a la Asamblea Constituyente de 1884.* Lima, Imprenta del Estado, 1884, p. VIII.
56. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Coronel D. Juan Martín Echenique, presenta a la Asamblea Constituyente en 1885.* Lima, Imprenta El Bien Público, 1885, p. 17.
57. *Memoria de Guerra y Marina presentada al Congreso Constituyente de 1886 por el Ministro del Ramo.* Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1886, pp. 5 y 11.
58. *Ibidem,* p. 13.
59. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el Ministro de Guerra y Marina.* Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1887, p. 3. En este año la *Memoria* fue presentada en dos volúmenes: uno para cada ramo.
60. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina D. Elías Mujica.* Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1888, p. 3. Nacido en Paita en 1841, Elías Mujica fue uno de los hombres más notables de su generación. Político, comerciante y patriota, estuvo ligado por muchos años al desarrollo de nuestro primer puerto de la República. Fue uno

de los fundadores del Partido Civil. Peleó en 1879 y acompañó a Cáceres en su intensa campaña de la Breña. En su calidad de Ministro de Guerra y Marina desplegó energía e inteligencia al servicio de la Patria. Falleció en París el 21 de mayo de 1904.

61. *Memoria secreta de Guerra y Marina.* Lima, 31 de julio de 1888, p. 6. Manuscrito elevado a los Honorables Representantes de la Legislatura de ese año. El ejemplar consultado (en versión xerográfica) se encuentra en la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú.
62. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890.* Lima, Imprenta y Librería del Universo, 1890, p. XV.
63. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1891.* Lima, Imprenta Liberal de F. Masías y Ca., 1891, pp. III y XXXIII – XXXIV.
64. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1892.* Lima, Imprenta Liberal de F. Masías y Ca., 1892, pp. 11–12.
65. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1894.* Lima, Litografía–Tipografía Fabri Hermanos, 1894, p. 13.
66. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1896.* Lima, Imprenta *El País*, 1896, p. 15.
67. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1898.* Lima, Imprenta *El País*, 1898, p. XV.
68. *Ibidem*, Anexo 20; pp. 108–110. Este insigne jefe de nuestra armada ascendió a capitán de corbeta el 1° de setiembre de 1884, siendo nombrado tres días después comandante del *Vilcanota*. El 8 de octubre integró, conjuntamente con el capitán de navío Leopoldo Sánchez y el capitán de fragata Arístides Aljovín, la comisión encargada de inspeccionar y recomendar la compra del vapor ecuatoriano *Manaví*. Se le trasladó al *Santa Rosa* el 10 de diciembre siguiente; obtuvo el grado de capitán de fragata el 4 de julio de 1885; nueve días más tarde se le nombró capitán del puerto de Mollendo, cuya aduana, por los desórdenes políticos del momento, funcionaba a bordo del *Santa Rosa*, comandado por el mismo Carrasco. Obtuvo la efectividad el 12 de noviembre de aquel año. Un mes después fue destacado al Departamento de Marina, sirviendo a órdenes del Gobierno. El 14 de enero de 1886 fue nombrado capitán del puerto de Lomas. En 1890, con Alejandro Sauri, Manuel Raygada y José María Carrasco, fue juzgado por delito de rebelión. El 29 de noviembre de 1895 ascendió a capitán de navío efectivo y cuatro años después a contralmirante. En 1900 lo encontramos como Comandante General de la Escuadra; y en julio del mismo año Presidente de la Junta Superior de Marina.
69. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1899.* Lima, Imprenta *El País*, 1899, p. XXIII.
70. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1900.* Lima, Imprenta del Estado, 1900, pp. 16–17. Tal era el número reducido de unidades existentes, que se consideraba como innecesario el nombramiento de un Comandante General de Marina. Cfr. FLORES, José Toribio... *Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías de los Puertos de la República.* Lima, Imprenta La Industria, 1900, p. 3. (nota a pie de página Nº 1). El 27 de octubre de 1886 se le extendieron a Carvajal los despachos de capitán de navío; cuatro años después (20 de diciembre) fue nombrado en comisión a Europa con el fin de adquirir naves de guerra y material telegráfico. El 25 de junio de 1892 asumió nuevamente la Dirección General de Telégrafos. El 30 de enero de 1894 fue nom-

brado Ministro de Hacienda y Comercio, tres meses más tarde, otra vez ocupó la Dirección General de Telégrafos. Desempeñó honoríficamente los siguientes cargos: reconocimiento hidrográfico de la caleta Nonatos; la presidencia de la comisión informadora de las regiones amazónicas; miembro de las Juntas Consultivas de Guerra y Marina; Vocal Titular de la Junta Militar Permanente; Presidente de la comisión encargada de repatriar de Chile y Arica los restos de las víctimas de la guerra; etc. El 19 de junio de 1895 se le expidió cédula de licencia indefinida. Dos años después (5 de abril) fue nombrado Director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval. En los últimos meses de 1899 ocupó la Prefectura Departamental de Junín; poco antes había reemplazado al capitán de navío Camilo Carrillo en el cargo de Director General de Correos y Telégrafos. El 9 de agosto de 1900 prestó juramento como Ministro de Guerra y Marina; el 12 de setiembre de este año, se le nombró nuevamente Director de la Escuela Naval. Con fecha de 12 de octubre del mismo año, se le nombró en comisión para ir a Europa. El 20 de agosto del año siguiente, regresó otra vez a la Dirección de la indicada Escuela. Con fecha de 12 de setiembre de 1901 fue nombrado Ministro de Guerra y Marina; dos meses después (5 de noviembre) fue ascendido a contralmirante. El 21 de mayo de 1902 se le nombró Presidente del Consejo Supremo de Marina. El 20 de febrero de 1905 marchó a Europa en comisión para supervisar la construcción de los cruceros *Grau* y *Bolognesi.*

71. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903.* Lima, Imprenta Liberal, 1903, p. XXII.
72. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* Lima, Imprenta del Estado, 1904, p. LXV.
73. VALDIZAN GAMIO, José... *La Marina de Guerra Peruana en el Siglo* XX. En: *Visión del Perú en el Siglo* XX. Lima, Ediciones Librería Studium S.A., 1962, T.I, p. 354.
74. Evidentemente, esta supremacía de la Marina de Guerra de Chile sobre la nuestra, se prolongó hasta muy adentro del presente siglo, llegando a disponer, en varias ocasiones, de escuadras inmensamente superiores a la de cualquiera de los países de esta parte del continente.
75. LA ROERIE, Guillermo... *Una Misión Naval en el Perú (1905-1914).* En: *Revista de Marina.* Lima, 1957, Nº 6. p. 890.
76. Con fecha 1° de setiembre de 1886, la Secretaría de la Cámara de Senadores remitió al Ministro de Guerra y Marina el proyecto de ley declarando nulos los nombramientos y ascensos hechos en el Ejército y la Armada desde el 21/XII/79 hasta el 21/XII/85. El proyecto fue elaborado por la Comisión Principal de Guerra de esta Cámara. Según lo planteado, el Poder Ejecutivo "procedería a nombrar una junta que califique los despachos, escritos y méritos de los militares y marinos que con derecho a goce de su respectiva clase, deben quedar inscritos en el Escalafón General".
77. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924.* Lima, Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina, 1973, p. 283.
78. Sobre este punto que es parte de un capítulo del presente volumen, existe un notable trabajo de Fernando Romero titulado *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra.* La Punta, Talleres de la *Revista de Marina*-Escuela Naval del Perú, 1933. Recientemente, la Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina publicó, en versión aumentada y corregida, este trabajo bajo el título de *Iquitos y la fuerza naval de la Amazonía (1830–1933).* Lima, 1983.

79. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina Coronel D. Juan Martín Echenique presenta a la Asamblea Constituyente en 1885.* p. 15.
80. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina D. Elías Mujica.* p. 23.

Capítulo II
LAS ADQUISICIONES NAVALES

EL CHARRUA *BAUTIZADO COMO* VILCANOTA

El primer buque en que volvió a flamear el pabellón nacional después de la guerra fue el viejo vapor oriental *Charrúa* al que se denominó *Vilcanota*. Fue adquirido por el gobierno del general Miguel Iglesias a comienzos de setiembre de 1884, a escasos seis meses de la ratificación del tratado de Ancón[1]. Con fecha 4 del indicado mes, habíase nombrado en comisión de servicio al recién ascendido capitán de corbeta Bernabé Carrasco, para constituirse a bordo del *Charrúa* y recibirlo "conforme a las instrucciones impartidas por el Ministerio del Ramo". En la misma fecha, se dispuso que el buque adquirido se denominase *Vilcanota*[2]. Igualmente, se estableció su dotación del siguiente modo:

Plana Mayor

Un capitán de corbeta, comandante de la nave
Un teniente primero, encargado del detall (administración)
Dos tenientes segundos
Un alférez de fragata
Tres guardiamarinas
Tres maquinistas

Tripulación

Un segundo contramaestre
Un primer carpintero y calafate
Un maestre de víveres
Un cocinero de equipaje
Un mayordomo
Un cabo de timoneles y luces
Cuatro artilleros de preferencia
Seis marineros
Cuatro grumetes
Un cabo de fogones
Cuatro fogoneros
Tres carboneros

Guarnición

Un segundo condestable
Seis marineros

Asimismo, en la fecha indicada, se nombró como comandante del buque al mencionado Carrasco; como oficial encargado del detall al teniente primero Manuel Fernández Dávila[3], como oficiales a los tenientes segundos José Félix Urrutia[4] y Elías Higginson[5] y al alférez de fragata Adolfo Gamero[6]; y como guardiamarinas a José Andrés Morante[7], Adalberto Nalvarte[8] y Ruperto Alzamora; resolviéndose que el comandante, los oficiales, los guardiamarinas y los maquinistas "gozarían del haber que les corresponde por sus clases militares conforme a la nueva escala de sueldos decretada el 7 de enero último, más la gratificación de embarcados según sus rangos". Los individuos de tripulación y guarnición, mensualmente recibirán los siguientes sueldos: el contramaestre, cuarenta soles; el primer carpintero y calafate, cuarenticinco soles; el maestre de víveres, treinta soles; el cocinero de equipaje, veintidós soles; el mayordomo, veinte soles; el cabo de timoneles y luces, veintidós soles; el artillero de preferencia, veinte soles; el marinero, dieciséis soles; el grumete, diez soles; el cabo de fogoneros, treintidós soles; el fogonero, veintiocho soles; el carbonero dieciséis soles; y el segundo condestable, treinta soles[9].

De propiedad de la señora Carolina Cáceres de Bossi, representada para efectos de la venta por el comerciante Bartolomé Figari, el *Charrúa* fue adquirido en el Callao por la suma –ventajosa según el Ministro Echenique– de 20,000 soles plata[10]. La escritura de venta (extendida el 5 de dicho mes por el escribano Alejandro O. Deustua) arroja datos interesantes sobre la adquisición y los personajes en ella

involucrados. Según el documento (que se encuentra en el Archivo General de la Nación y que lo reproducimos en el *Anexo A*) la señora Carolina Cáceres era esposa de Bartolomé Bossi, ciudadano italiano radicado en Valparaíso, quien por voluntad expresa de aquélla actuaba como único y legítimo administrador de sus bienes y propiedades; hallándose de paso en Lima, Bossi concedió, a su vez, amplio y absoluto poder (11 de diciembre de 1879) a su amigo Bartolomé Figari, que como él ejercía la ocupación de comerciante, a fin de gestionar y tramitar la venta del expresado vapor. Pero, por razones de la guerra y de su secuela la ocupación militar de nuestro territorio, la venta no se efectivizó, quedando el *Charrúa* anclado en el puerto del Callao por casi cinco largos años. Restablecida la paz externa, Figari propuso al Gobierno de Iglesias la venta de la nave, recibiendo su aceptación inmediata. Para representar al Gobierno peruano se nombró al capitán de navío Federico Alzamora, Comandante Principal de los Tercios Navales de la República[11]. De acuerdo a lo convenido, el *Charrúa* era vendido en el "estado en que se encuentra, con todos sus útiles, enseres y embarcaciones", debiendo ser previamente inspeccionado y maniobrado "por la autoridad que designe el Gobierno". El Gobierno peruano se comprometía a cancelar los 20,000 soles plata en la siguiente forma: 12,000 al contado el día de la entrega de la nave; y por los restantes 8,000 soles se obligaba a "entregar el mismo día libramiento contra la Aduana del Callao como pago de impuestos o derechos que graven las mercaderías que despacha la Casa de Juan Figari e hijos". Se convino, asimismo, en que todos los gastos ocasionados por la venta, incluyendo la extensión de la escritura, correrían a cargo del Supremo Gobierno; quedando el contrato exonerado del pago de timbres[12].

En oficio de 6 de setiembre de ese año 1884, dirigido al Director de Guerra y Marina, el citado Alzamora le manifestaba con inocultable satisfacción: "Sírvase usted poner en conocimiento del señor Ministro que en cumplimiento del Decreto Supremo de 5 del actual, he firmado, en representación del Supremo Gobierno, la escritura de compra del vapor *Charrúa* extendida por el Escribano de Marina Don Alejandro O. Deustua". Sin embargo, al mes siguiente el Ministro de Hacienda, Manuel Galup, no sólo cuestionó la adquisición, sino que solicitó (6 de octubre) al Ministro de Justicia "entablar inmediatamente el juicio correspondiente" a fin de anular la compra en "salvaguarda de los intereses fiscales" dadas las condiciones "inapropiadas de la nave". Dos días después, el diario *El Comercio* escribió sin tapujos: "El vapor *Vilcanota*, antes denominado *Charrúa*, que fuera comprado por el Gobier-

no, ha resultado un fiasco. Se anuncia, inclusive, que se rescindirá el contrato con los vendedores a causa de no tener el buque las condiciones marineras que se esperaban"[13].

Con los antecedentes relativos al asunto y los datos pertinentes enviados por Galup, el Ministro de Justicia, Mariano Castro Saldívar, remitió el voluminoso atestado al Poder Judicial, para iniciar la acción penal. Así lo hacía saber al Ministro de Guerra y Marina en su oficio de fecha 7: "He dictado las órdenes convenientes para que el Agente Fiscal respectivo entable en el día la acción de rescisión del contrato de venta del vapor *Vilcanota* antes *Charrúa* celebrado por D. Bartolomé Figari, como representante de la propietaria D. Carolina Cáceres de Bossi con el Gobierno, remitiendo al efecto a la Corte Superior de este Distrito los antecedentes relativos al estado deplorable de dicho buque, que lo hace absolutamente inaparente para el servicio..."[14].

El asunto fue derivado por el Presidente de la Corte Superior a la Segunda Sala, encargándose al Agente Fiscal la acción de ley. Transcurrieron veinte días sin que se evacuase informe alguno, razón por la cual el día 29 el Ministro de Guerra y Marina se dirigió a su colega de Justicia indagando al respecto; lo propio hizo el Ministro de Hacienda. Recién el 4 de noviembre el Juez de Primera Instancia en lo Civil, doctor Manuel V. Morote, expuso el avance del juicio, sin llegar al dictamen de rigor; provocando la natural protesta de los mencionados Ministros. Al final, el asunto fue archivado.

A juicio de Rosendo Melo, insigne historiador de la Marina, el *Vilcanota* no era más que un "viejo vapor de comercio"[15]. En su prueba oficial recorrió –según datos recogidos por *El Comercio* en su edición del 5 de setiembre de 1884– seis millas por hora aproximadamente. Ese mismo día, entró al dique para una limpieza de sus fondos; mientras que simultáneamente su comandante, en oficio al Oficial Mayor en el Ministerio de Guerra y Marina, proponía como segundo maquinista a Enrique Padrón, como tercero a Walker Taylor y como cuarto a Pedro Falcón "quienes conocen su profesión y son de confianza para el cargo que van a desempeñar"[16]. También le solicitaba la remisión de 32 pares de zapatos; lo que fue aceptado. Al día siguiente, *El Comercio* informaba –de acuerdo a la versión de su corresponsal en el vecino puerto– que dicho vapor sería "armado en guerra, para lo cual se le colocarían dos cañones". El mismo 6 de setiembre, el comandante Carrasco se dirigió al mencionado Oficial Mayor para manifestarle lo siguiente: "La multitud de atenciones apremiantes que demanda la pronta conclusión del vapor de mi mando para salir a la mar, no me deja tiempo sobrado para dedicarme a conseguir la

marinería, y en tal virtud, suplico a Us. se digne ordenar a la capitanía de este puerto que con los cabos de matrícula se ocupen de la adquisición de marineros, debiendo el que suscribe escoger los más adecuados"[17].

Mientras que en otro oficio de la misma fecha, hacíale saber que dadas las inconveniencias para que el oficial del detall desempeñe simultáneamente la función de contador, le proponía para este último cargo "con el sueldo y la gratificación correspondiente a un oficial 2° del Cuerpo Político de la Armada", al ciudadano Arturo Villarán; y como guardiamarina al joven Ernesto Armero. Pedidos que fueron satisfechos con prontitud. Al día siguiente, se dirigió nuevamente al indicado funcionario para manifestarle que el carpintero del buque estaba autorizado "para determinar la cantidad y calidad de la madera necesaria para las reparaciones que hay que hacer, cuyo material debe ser escogido del que existe en el Parque General de Artillería, según acuerdo con el señor Ministro del ramo". Se aprobó.

El día 10 de setiembre a las 11:00 horas –según su propio testimonio– Carrasco se hizo cargo del mando del buque; una hora más tarde, ante la presencia del Prefecto del Callao, del capitán de puerto, de la oficialidad y de la tripulación de la nave, se procedió a izar el pabellón nacional "con los honores de ordenanza". Concluida la ceremonia y tras unas horas de arreglo y aprovisionamiento del buque, el comandante –de acuerdo a las instrucciones escritas del Ministro de Guerra y Marina– puso proa hacia el sur, con el propósito de mantener el orden y de bloquear el puerto de Mollendo y con ello a las fuerzas caceristas enemigas del Gobierno. En efecto, en un extenso parte al Oficial Mayor del Ministerio del ramo (17 de setiembre) le describe tanto el comportamiento de la nave a lo largo de la travesía como las medidas adoptadas en Chala y Mollendo contra los revoltosos. Dice así: "A las 7 p.m. mandé encender la máquina y a las 10 p.m., teniendo embarcado el último bulto, zarpé del Callao dirigiéndome al puerto de Chala donde llegamos el 13 a las 9 a.m. Durante la travesía del puerto del Callao al de Chala, la máquina ha funcionado perfectamente, manteniendo en la caldera sólo 5 libras de presión, dándonos un andar de 5 1/2 millas por hora. En Chala recibí la visita de la capitanía del puerto y me impuse que en ese lugar estaban por el orden. Inmediatamente, ordené al teniente segundo José Félix Urrutia que se hiciera cargo de esa capitanía conforme a Reglamento y que el teniente 2° graduado Ramón Sánchez Carrión pasara a bordo a prestar sus servicios. En ese puerto nos provehimos (sic) de víveres frescos (...) A las 4 p.m. zarpé del puerto de Chala con rumbo a Mollendo, donde

llegamos al día siguiente a las 6 a.m. (A lo largo del día se inspeccionó a varias naves, verificando su estado y aprovisionamiento). Durante la noche, permanecí aguantado sobre la máquina frente al puerto y en la mañana me acerqué al fondeadero para hacer un reconocimiento de rigor y (evitar ser sorprendidos por el enemigo). A las 9 a.m. del día 15 destaqué una embarcación de parlamento al mando del teniente Ramón Sánchez Carrión, a fin de entregar en tierra dos notas, una dirigida a la autoridad encargada del puerto, notificándole a nombre del Supremo Gobierno que quedaba establecido el bloqueo riguroso del puerto y a la vez le prevenía que la menor hostilidad que se empleara contra el buque procedería de una manera enérgica, haciéndole responsable de las consecuencias; la otra al Decano del Cuerpo Consular comunicándole también el bloqueo de Mollendo (...) Durante la travesía de Chala a Mollendo, la caldera de la máquina ha hecho mucha agua, teniendo que achicar constantemente las bombas; pero a pesar de esto, la máquina ha funcionado con 5 libras de presión dándonos un andar de 4 millas por hora.

He permanecido bloqueando el puerto hasta hoy, que a las 6 a.m. me expuso el primer ingeniero que era indispensable apagar el fuego de las hornillas para cerciorarse de un modo positivo sobre el estado en que se encuentra la caldera; (a lo cual accedí). A las 11 a.m. me comunicó el primer ingeniero que tiene que poner un parche y cambiar algunos tubos a las calderas. (Así se hizo) (...)

Respecto a las medidas que he adoptado, he procedido de acuerdo con mis instrucciones recibidas y las conferencias con el señor visitador de las Aduanas don Juan de Dios Rivero, no apartándome de las reglas que prescriben las leyes internacionales y el Derecho Marítimo.

No he recibido contestación a la nota pasada a la autoridad de Mollendo, pero sí he obtenido la del Decano del Cuerpo Consular, en la que me comunica que en caso que el buque de mi mando bombardee el puerto, le conceda un tiempo determinado para que puedan salir las familias; que indudablemente concederé si me veo precisado al bombardeo, que será sólo en el caso de que se me haga fuego desde tierra"[18].

Previamente a la salida del Callao, se había constituido una comisión integrada por el capitán de corbeta Juan Salaverry[19] y el propio Bernabé Carrasco, con el propósito de adquirir los víveres y artículos navales para la travesía. La cotización de precios se hizo en base a lo presentado por las dos siguientes firmas: Miguel Grace y hermanos y Thomas Schutte. Precios más bajos los ofertó la primera, procediéndose a su inmediata adquisición.

JOSE PARDO Y BARREDA.
Mostró una viva y permanente preocupación por la marina de guerra y por el quehacer marítimo en general.





AUGUSTO B. LEGUIA.
Como Ministro de Hacienda de José Pardo, se convirtió en el alma de las gestiones financieras para la adquisición de los primeros cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi.*

Por estos días (13 de setiembre) el capitán del puerto del Callao, capitán de navío Leopoldo Sánchez[20], comunicó al Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina el envío para la nueva nave de aquellos artículos navales que, por acción directa del ex Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, José Antonio de Lavalle, se habían adquirido y que hallábanse depositados en la casa Grace Brothers[21]. La minuciosa relación aparece en el *Anexo B.*

Por oficio de 20 de setiembre, el mismo comandante Sánchez se dirigió al comandante del *Vilcanota,* que ya se encontraba en el sur, comunicándole el envío en el vapor *Bolivia* de "50 toneladas de carbón de piedra inglés, y 34 bultos conteniendo los artículos solicitados". Asimismo, le informaba que ocho marineros a cargo del cabo de matrículas Nicolás Rebaza "habían sido contratados por seis meses para servir en el expresado transporte, recibiendo por paga veinte soles plata". Ellos eran: José Pareja Molina (español), Francisco Gonzales, Manuel Solano, Frank M. Donalds (inglés), José Crisosto, Julio Dávila, Raymundo Galloso y Antonio Soria. Este último acuerdo, hacíase en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución Suprema de la misma fecha, que decía: "Siendo necesario para el buen servicio, aumentar la dotación del guardacosta *Vilcanota,* se resuelve: que el número de marineros que actualmente tiene el referido buque, sea aumentado con ocho más, que serán contratados para prestar sus servicios por el término de seis meses, previo el abono de veinte soles a cada uno como prima de enganche, que hará efectivos la caja fiscal del Callao".

Posteriormente, por orden del Ministro, sólo quedaron cuatro de estos marineros a disposición de Carrasco.

Cumplida su misión, después de varios días de permanencia en el sur (Chala y Mollendo) la nave retornó a nuestro puerto principal. El diario *El Comercio* así anunció su arribo: "Anoche fondeó en la bahía del Callao el vapor transporte nacional *Vilcanota* procedente del sur, hallándose su máquina en mal estado..."[22].

Desde este puerto, su comandante se dirigió (2 de octubre) al Oficial Mayor del Ministerio del ramo para comunicarle que ese día había entregado, de acuerdo a sus indicaciones, al prefecto de la provincia del Callao, el siguiente material bélico perteneciente al *Vilcanota:*

2 cañones rayados sistema Blakeley
2 montajes de fierro
2 alsas completas
100 bombas de a 9
90 saquetes con 9 onzas pólvora c/u
39 estopines de fricción

100 estopines de flama
20 lanzafuegos
4 balzones para municiones
2 guarda lanzafuegos
2 bota fuegos
2 cacerinas
2 punzones
2 tiraflectores
2 pedales
2 palancas de boca
2 palancas de dirección y cascabel
2 feminelas atacadares
1 saca taco
2 tapones
2 aceiteras

Meses después (decreto supremo de 21 de diciembre) se cambió íntegramente la dotación del *Vilcanota* del siguiente modo:

Comandante: capitán de corbeta Lino M. Cueto[23]
Segundo comandante: teniente segundo Juan F. Balta[24]
Guardiamarinas: Nicanor Goycochea[25] y Belisario Aljovín[26]
Segundo ingeniero: Enrique Padrón
Tercer ingeniero: Pedro Falcón
Fogoneros: José Barrios y Santiago Martínez
Marineros: Juan Sánchez, Bernabé Santiago, Manuel Cabezudo y José Sánchez.
Grumete: Pedro Salazar.

En esa misma fecha (21 de diciembre) el flamante comandante recibió de su antecesor el concebido inventario del vapor, el que aparece en el *Anexo C*[27]. Al poco tiempo de asumir el mando del *Vilcanota*, Cueto solicitó al Director de Guerra y Marina (oficio de 26 de febrero de 1885) la autorización respectiva "para proceder a sacar los tubos inútiles de la caldera". De igual manera (oficio de 4 de marzo) planteó la necesidad de reparar la maniobra que hacía tiempo se hallaba "en un estado deplorable". Por último, solicitaba la autorización para aumentar la dotación con un contramaestre y dos artilleros. Las reparaciones fueron encomendadas a la Factoría Del Aguila, ubicada en Chucuito. Encontrándose desarmado el buque, ocurrió un serio e incómodo percance (que revelaba sin duda la estrechez de recursos a que se encontraban sometidas nuestras dos únicas naves) entre Lino Cueto, comandante del *Vilcanota*, y Bernabé Carrasco, comandante del *Santa Rosa*. Aquél se dirigió a la Superioridad Naval para informarle que

inconsultamente "los útiles de diversas clases que estaban a bordo del *Vilcanota* para su servicio, habían sido recogidos de orden superior por el señor comandante del guardacosta *Santa Rosa...*", solicitándole recabar la orden del Ministro "a fin de que dichas especies fuesen devueltas inmediatamente al buque de origen"[28]. La solicitud fue aprobada por el Ministro Juan Martín Echenique, oficiándose, en tal sentido, de inmediato al capitán de corbeta Carrasco para su devolución; con fecha 4 de junio el acusado respondió en los siguientes términos: "En contestación al oficio del 27 del pasado mes, tengo el honor de decir a US. que he entregado al comandante del guardacosta *Vilcanota* un Cronómetro Dent. N°. 2054, en perfecto estado, que es el único instrumento de que puedo desprenderme por tener otro a bordo perteneciente al buque de mi mando, pues la paralela, sextante, estuche de matemáticas y planos los tengo en uso; los víveres y artículos navales han sido consumidos, y el servicio de mesa y cocina, parte dejé para uso del *Vilcanota* y el resto se ha quebrado casi en su totalidad"[29].

En la primera quincena de junio de 1885, Cueto fue reemplazado por Juan Salaverry en el mando del buque, asignándosele a la Sección de Marina en el Ministerio. Inmediatamente, el nuevo comandante dio cuenta a la Superioridad del pésimo estado de las calderas. "Según opinión del contratista Mr. Cree –refería– es de absoluta necesidad rodear toda la caldera y su fondo, con una capa de cimiento romano de doce pulgadas de alto por seis de grueso, abrasando toda la región donde las planchas están gastadas"[30].

Días después –de acuerdo al testimonio del propio Salaverry en oficio de 29 de junio elevado desde Pisco– las condiciones del buque para navegar, podían "calificarse de satisfactorias". Este documento (valioso por la información que expone) nos permite tener, además, una idea exacta de la capacidad y de la situación del mencionado transporte en esos momentos. El buque –según se lee– podía conducir en su sollado y cubierta hasta 300 soldados de infantería con sus enseres y municiones; hasta 50 caballos con sus jinetes y equipos. Pero, en caso de pretender conducir caballería e infantería a la vez, "sería difícil transportar tantos caballos sin tomar medidas extraordinarias". En cuanto a la carga, había facilidad para conducirla en las bodegas. No obstante –advertía el comandante– el buque presentaba defectos que "en ese instante hacían difícil la conducción de tropas". Uno de ellos era la cocina, que "aparte de ser sólo aparente para confeccionar alimento para corto número de personas, se encuentra tan deteriorada que hoy mismo, con gran dificultad, se puede cocinar para la oficialidad y tripulación". Por ello, solicitaba "la construcción de una cocina de fierro

apropiada para proporcionar comida a unos 350 individuos de cubierta y a 35 de cámara". Asimismo, el buque sólo contaba con un tanque o depósito de agua potable (con capacidad de 6 1/2 toneladas de agua) insuficiente "para atender a las necesidades de un transporte de tropas o caballos"; además, se carecía de un aparato condensador de agua de mar que permitiese "contar permanentemente con abundante agua" y ahorrar al Fisco "que paga un sol plata por tonelada de agua que se embarca en el Callao". El costo de estas tres mejoras, ascendía a 1,000 soles; lo que permitía "dejar al buque en excelentes condiciones de transporte...". En cuanto a las máquinas, dice: "su estado permite al buque prestar servicios útiles al Supremo Gobierno"[31].

Hacia mediados de junio de 1885, la dotación completa del *Vilcanota* estaba conformada así:

Oficiales de Guerra

1er. comandante capitán de corbeta	D. Juan Salaverry
2do. comandante teniente primero	D. Francisco León[32]
Teniente primero graduado	D. Vicente Espinosa[33]
Teniente segundo	D. Ismael Meza[34]
Teniente segundo	D. Juan E. Taboada[35]
Teniente segundo	D. Juan F. Balta
Alférez de fragata	D. Benjamín de la Haza[36]

Guardias Marinas

D. Federico Guerrero[37]	D. Adalberto Nalvarte
D. Nicanor Goycochea	D. Antonio E. Díaz[39]
D. Belisario Aljovín	D. Nicanor Plasencia[40]
D. Alejandro Newell[38]	D. Luis Gallinar

Oficiales Mayores

Contador	D. Roberto Pelach
Cirujano	D. Luis F. Salaverry

Maquinistas

2do. ingeniero	D. Emilio Valladares
2do. ingeniero	D. Enrique Padrón
3er. ingeniero	D. Pedro Falcón

4to. ingeniero	D. Augusto Matheus

Tripulación

2do. contramaestre	Basilio Athessi
1er. carpintero	Gavino Navarro
Cocinero de equipaje	Pedro A. Luna
Cocinero de cámara	Eusebio Caicedo
2do. mayordomo	Manuel Rodríguez
Cabo de timoneles	Federico Membrotto

Artilleros de Preferencia

Juan Soria	Albino Rodríguez

Marineros

Manuel Cabezudo	Emilio Delgado
José Sánchez	Benito Flores
Juan Murphy	Eleuterio Medina
Manuel Espinosa	José García
Manuel Vera	

Grumetes

Juan Sánchez	Nicanor Navarro
Angel Martínez	Bernabé Santiago
Francisco Nugent	Pedro Salazar

Máquina

Cabo de Fogoneros	Manuel Castro
Cabo de Fogoneros	José Barrios

Fogoneros

Santiago Martínez	Guillermo Bathes
Guillermo León	José Miyer

Carboneros

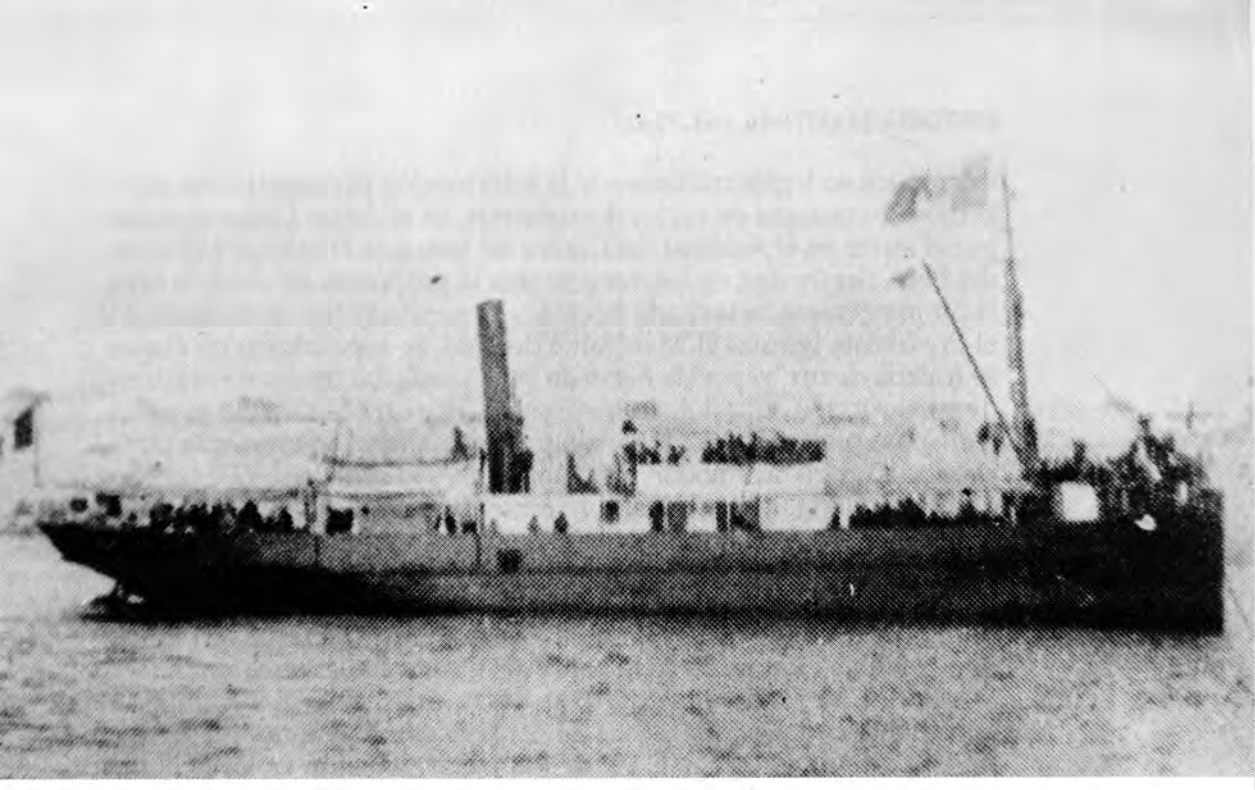
Carlos Sánchez	Enrique Sandiman
Marcial Reyes	Pedro Cortez

En poder del Estado, el *Vilcanota* (buque de "poco porte" como lo calificó su comandante Salaverry) fue destinado como transporte y en esa condición prestó servicios hasta el 10 de julio del año siguiente, en que se entregó a la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.) como parte de pago del nuevo transporte, el vapor de ruedas *Santiago*, adquirido por nuestro país. Precisamente acerca de esta entrega en el Archivo Histórico de Marina existe un oficio del Ministro de Guerra y Marina (22 de julio de 1886) al Comandante Principal de los Tercios Navales, recomendándole mucho celo en la transferencia de la nave a los nuevos propietarios. Dice así: "Disponga US. que se mande al vapor *Vilcanota*, para presenciar la prueba que los dueños de ese buque han pedido que se les permita practicar, un bote con dos cabos de matrícula y un Oficial, que permanezcan a bordo hasta que dicho buque vuelva a tomar fondeadero y haya apagado sus fuegos; debiendo impedir la salida en el caso de notarse que haya a bordo cargamento sospechoso o personas extrañas a la operación de la prueba y que por consiguiente inspiren desconfianza. Disponga igualmente US. que antes de proceder a la prueba otorguen los dueños legítimos del citado vapor, ante la Capitanía del Puerto, una fianza pecuniaria de Cuatro Mil Libras Esterlinas como garantía de que el buque no sea destinado a otro objeto que el de lícito comercio".

Finalmente, debemos decir que en el poco tiempo (diez meses) que permaneció al servicio del Estado, la función mayor del *Vilcanota* fue recorrer el litoral durante varios meses en defensa de las Prefecturas y de los puertos ante los ataques de los montoneros caceristas transportando tropas y presos políticos permanentemente. Asimismo, que su adquisición no sólo fue apresurada, sino que estuvo teñida de ciertas irregularidades administrativas, que cuestionaron su compra. Por último, que sus características técnicas son desconocidas al no existir documento oficial (o de otra naturaleza) que las describa; no figurando, inclusive, en la importantísima *Relación Historiada de los Buques de la Escuadra* extractada en 1884 y continuada en 1896 por el entonces Mayor de la Escuadra, capitán de fragata Federico Rincón[41].

EL PERU *ANTERIORMENTE DENOMINADO* SANTIAGO

A raíz de un pedido formulado a comienzos de junio de 1886 en su Cámara por el comandante Manuel A. Villavisencio, senador por el departamento de Ancash, sobre los antecedentes de la compra del vapor *Perú* (antes *Santiago*), el Ministro de Guerra y Marina preparó



El transporte *Chalaco*
fondeado en Panamá en 1906.

un minucioso legajo conteniendo la información pertinente; este legajo (que se consigna en varios documentos, en el *Anexo D*) fue ubicado por el autor en el Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. Según uno de los documentos la propuesta de venta la hizo el propio gerente de la citada P.S.N.C., Jorge Sharpe, en oficio remitido al Presidente Iglesias el 26 de junio de 1885. Se especificaba en él que se trataba de un "vapor de fierro de 1451 toneladas brutas de registro, de construcción superior, en buen estado y provisto de todo lo necesario para prestar servicio inmediato". Se señalaba, además, que tenía capacidad para "acomodar 1,000 hombres, 260 caballos y 500 toneladas de artillería, municiones, pertrechos de guerra o carbón". Asimismo, se indicaba que las carboneras poseían una capacidad de almacenamiento para 240 toneladas de carbón, o sea, "lo suficiente para quince días de navegación". Por último, se expresaba que su andar normal era de 9 1/2 millas por hora y el máximo de 11 millas. El buque, que se hallaba fondeado en la bahía del Callao con el casco pintado y arreglado, fue ofertado en 20,000 libras esterlinas. El funcionario anunciaba, también, que estaba autorizado por su empresa para recibir en parte de este pago al vapor *Vilcanota*, avaluado en 5,000 libras esterlinas. La condición solicitada era que el Gobierno, en caso de aceptar la propuesta, "exonerase a la compañía del pago de timbres que conforme a las disposiciones vigentes debía ponerse en las escrituras de venta".

Con fecha 6 de julio de 1885, el Presidente Iglesias firmó la resolución aceptando la propuesta de la P.S.N.C., en los términos siguientes:

1° Cómprase a la referida Compañía el vapor *Santiago* en la suma de veinte mil libras esterlinas que en conformidad con su propuesta le serán abonadas en la forma que sigue: quince mil libras esterlinas en numerario y cinco mil en que se estima el vapor *Vilcanota* que le será entregado en la bahía del Callao en el estado en que se encuentra, libre de todo gravamen, pero reservándose el Gobierno el derecho de extraer el carbón, víveres y elementos de guerra que existen a bordo de esta nave.

2° El Gobierno compra el vapor *Santiago* en las condiciones de perfecto buen estado de servicio y navegabilidad ofrecidos por la Compañía, entendiéndose que si al emplearlo en su servicio y durante el primer viaje, que puede considerarse de prueba, no quedasen satisfechas las condiciones que garantiza la propuesta, será potestativo para el Gobierno la rescisión de este Contrato quedando por su parte obligado solamente a abonar a la Compañía la suma de cien libras esterlinas por cada día que el vapor hubiese estado en su poder.

ARMADA DEL PERU

TRANSPORTE *PERU*

Estado General en que se encuentra el expresado al mando de su Comandante Capitán de Fragata D. Ramón Freire en el mes de la fecha

OFICIALES DE GUERRA

Capitán de Corbeta	D. Fermín Diez Canseco
Teniente 1º	D. Juan E. Taboada
Teniente 1º grad.	D. Daniel Rivera
Teniente 2º	D. Octavio Cavero
Teniente 2º	D. Juan F. Balta
Teniente 2º	D. Adolfo Gamero
Teniente 2º	D. Félix Seminario
Alférez de Fragata	D. Manuel Villar
Alférez de Fragata	D. José A. Morante

GUARDIAMARINAS

D. Carlos Barandiarán
D. Antonio E. Díaz
D. Javier J. Maldonado
D. Augusto Loayza

OFICIALES MAYORES Y MAQUINISTAS

Oficial 1º del Cuerpo Político, Contador	D. Carlos L. Rockie
Cirujano 1º clase	D. Eduardo S. Concha
1er. Ingeniero	D. Benjamín Botsford
2do. Ingeniero	D. Emilio Valladares
3er. Ingeniero	D. Pedro Falcón
3er. Ingeniero	D. Flavio Calderón
Calderero	D. Leopoldo Núñez
Ayudante de Máquina	D. José M. Sarmiento

ARMAMENTO

Un cañón Freston montaje de montaña, sistema antiguo. Calibre de a 9
Un cañón de bronce montaje de marina para señales
Cincuenta rifles Comblain reformados
Once sables de abordaje
Siete carabinas Remington en depósito
Una carabina Peabody

MUNICIONES Y ARTIFICIOS

Dos latas con estopines
Cuatro larga fuegos
Una luz de Bengala
Catorce cajones cápsulas Comblain (7,000 tiros)
Una cacerina con 31 saquetes de pólvora

Dotación actual	Contramaestre	Guardián	Condestable	Armero	Carpintero	Calafate	Herrero	Plomero	Camarotero	Mto. Velero	Patrón Lancha	Cocineros	Cabo de Timoneles	Cabo de Luces	Farmacéutico	Maestre Víveres	Despensero	Mayordomos	Artillero de Preferencia	Artillero Ordinario	Marineros	Grumetes	Pajes	Boca fragua	Cabo Fogonero	Fogoneros	Carboneros	Clases	Soldados	Músicos	TOTAL
	1	2	1	...	1	1	1	...	...	...	...	2	1	...	...	1	1	2	4	4	12	10	...	...	3	9	6	...	...	...	62

DIMENSIONES Y CALADO

Eslora entre perpendiculares	74m. 65
Manga	10. 66
Puntal	4. 68
Quilla limpia	42. 21
Calado a proa	4. 15
Calado a popa	4. 43
Toneladas de Registro	997 20/100

CASCO Y CUBIERTAS

Casco de fierro 5/8 grueso en los fondos y 1/2 en las partes altas con cuadernales de fierro.
Cubiertas de teak con excepción de la del entrepuente y bodega que son de pino, en regular estado y necesitaban calafatearse.
Está dividido el buque por cuatro mamparos a prueba de agua en cinco compartimientos, ocupando la máquina el del centro.
Los fondos se hallan sucios.

MAQUINA PRINCIPAL Y ACCESORIOS

De alta y baja presión de ruedas, 250 caballos nominales de fuerza.
Las calderas de fierro tubulares con sus hornillas c/u pueden resistir hasta 50 lbs. de presión, en regular estado a excepción de los hornos que están parchados, por donde pueden gotear, por estar muy delgados los planos. De los 500 tubos, 100 más o menos se encuentran en mal estado, de los cuales 60 se han cambiado, y los demás necesitan cambiarse conforme vayan rompiéndose. Las ruedas de 18 diámetro pueden dar hasta 24 revoluciones por minuto. Tres digüeñas a vapor una para cada bodega y cabrestante son movidos por un donkey independiente cuya máquina y caldera están en regular estado.
Las planchas de las carboneras están parchadas en muchos sitios.
El condensador puede destilar 500 g. diarios. El consumo es de 18T. carbón, 1ra. clase navegando 8 millas por hora, ascendiendo a 25T. llegando entonces a 10 millas.

JARCIA Y ARBOLADURA

Dos palos reales de madera, en buen estado, sin cruzamen ni pícos, con tres plumas también de madera con sus respectivos vientos, drizas de cadena, catalinas que pueden soportar hasta quince toneladas c/u.
La jarcia real estays burdas son de alambre galvanizado afirmado en partes y buen estado de conservación.

VELAMEN

Dos cuchillas triangulares con sus respectivas motoneras de media vida y desembergadas.
Dos foques en regular estado, uno embergado y otro en el pañol.

EMBARCACIONES

	Eslora	Manga	Puntal
1er. Guig	9.13	1.57	1.00
2do. Guig	7.10	1.52	0.99
Chalupa	8.89	1.80	1.10
1ra. Salvavida	6.75	2.00	1.24
2da. Salvavida	6.75	2.00	1.27
1er. Bote	6.74	1.79	1.18
2do. Bote	5.70	1.75	1.04
Chinchorro	4.90	1.69	0.94

ANCLAS Y AMARRAS

Dos anclas de fondeo: una a babor, otra a estribor, las dos de fierro de 16.10 kilo peso.
Dos cadenas de 0 m. 126 grueso con 247 m. largo, bastante usadas pero de confianza.
Una ancla esperanza de 18.40 kilos peso
Una id. de 13.80 kilos peso
Una id. para cadena de 6.90 kilos peso
Un anclote de 2.30 kilos peso
Un rezón de 1.84 kilos peso
Este último a cargo del capitán de puerto de Pisco, con cadena delgada 26 m 60 largo
Una espía cabo manila nueva de 0m0885
Tres espías cabo manila vieja de igual

INSTRUMENTOS DE NAVEGACION

Cuatro compases de Bitácora
Dos compases pequeños para embarcaciones
Dos compases pequeños para marcaciones
Una corredera de patente sistema moderno
Un cronómetro de marcha regular
Un escandallo de patente
Un escandallo de mano
Un juego de planos en cuarterones de Fitz-Roy comprendiendo la costa puertos de Panamá a Cabo Vírgenes
Seis Id. Imray de la costa del Perú
Una paralala
Una caja pequeña de compases

VASIJERIA

Cuatro tanques de fierro, dos a proa y dos a popa, que pueden contener 48 t. de agua. Actualmente existen a bordo cinco y media toneladas.
Existen también seis barriles de 4 a. para hacer aguada en los puertos y 5 de 2 a. para las embarcaciones.

VIVERES, AGUA Y CARBON

Carne salada	850	-		Azúcar	-	-
Tocino	-	-		Harina	433	895
Galleta	2,609	770		Té	22	847
Arroz	198	950		Sal	33	424
Frejol	56	244		Ají	7	160
Manteca	82	964		Ron litros	318	75
Cacao	69	628		Vinagre id.	163	70
Agua toneladas	5 1/2	-		Carbón toneladas	239	-

Al ancla, Callao, Julio 31 de 1866

El Comandante
(firmado) *RAMON FREIRE.*

3° Serán de cuenta de la Compañía las composturas que no proviniendo por avería de caso fortuito, fuese necesario hacer a la máquina y calderas del buque por el término de seis meses, acordándosele la facultad de nombrar el primer maquinista por el indicado tiempo, siendo entendido que las reparaciones que se hicieren serán de naturaleza que al vencerse el tiempo indicado, la máquina y calderas se encuentren en condiciones de buen servicio; durante este tiempo se reserva el Gobierno la facultad de tener a bordo un primer ingeniero con el carácter de Ingeniero Inspector y con la misión de hacer las observaciones y anotaciones que juzgue oportunas sobre el estado de la máquina y reparaciones que en ésta se hicieren, pero sin autoridad en la dirección y gobierno de ella[42].

Ese mismo día 6, verificada la venta del *Vilcanota* en los términos anotados y adquirido el *Santiago*, fue nombrado comandante de la nueva nave el capitán de corbeta Juan Salaverry que, junto con Toribio Raygada[43], Lino M. Cueto y Leopoldo Sánchez, había integrado la comisión encargada de examinar y recepcionar el expresado buque. El Informe de reconocimiento de dicha comisión (dirigido al corónel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina y fechado en el Callao el día 8) avaló la compra[44]. En este documento hallamos datos muy interesantes que complementan lo hasta aquí manifestado sobre el *Perú*; según lo informado, dicho buque era de ruedas y había sido construido para la P.S.N.C. para hacer el tráfico de pasajeros y carga en el Pacífico. La construcción se hizo en Glasgow entre 1871 y 1872 por la acreditada casa inglesa Elder y Cía. Sus dimensiones eran: 245 pies de eslora, 35 de manga y 16 de puntal. Su casco era de fierro "sólidamente construido". Estaba provisto de aparejo de goleta con jarcia de alambre. Contaba con "tres cigüeñas para la carga y un molinete para elevar el ancla, que podían funcionar independientemente de la maquinaria principal por el vapor producido por una caldera especial colocada sobre la cubierta". Sus seis embarcaciones menores se encontraban "regularmente conservadas". Su maquinaria era movida por dos calderas calentadas por doce hornillas por sus caras de popa y de proa. Poseía dos cubiertas y una toldilla corrida en casi toda la eslora; dos bodegas divididas por una cubierta y con escotillas que "corresponden entre sí"; en la segunda cubierta se hallaba "el salón-comedor a popa con cuatro mesas en que pueden acomodarse 60 personas y 15 camarotes con 33 camas, en las que hay sofás que se arman para servir también de camas". Además, se encontraba el "departamento de la maquinaria y un espacio a proa en que pueden transportarse 90 caballos". En la primera cubierta habían 20 camarotes con 40 camas y pequeños

sofás, así como los camarotes de la oficialidad. "Todo lo expresado –concluían los informantes– con el deterioro natural que produce el tiempo y el uso durante los doce años de servicio constante que ha tenido el *Santiago*, pues su último viaje lo efectuó en julio de 1884 desde cuya fecha ha permanecido fondeado en la bahía".

El 8 de julio se decidió que el *Santiago* en lo sucesivo se denominase *Perú* y dos días después ingresó a formar parte de nuestra endeble Escuadra, enarbolándose a las 8:00 a.m. el pabellón nacional "previas las formalidades de ordenanza"[45]. La recepción es descrita por el comandante Salaverry en su oficio del día 10 al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina: "Me es grato participarle que me he hecho cargo del buque recibiéndolo conforme sus inventarios; asimismo, que se ha verificado el trasbordo de la plana mayor, oficialidad, tripulación, víveres, municiones y gran parte de los artículos navales, quedando un resto que permanecerá a bordo en poco tiempo más. En lo que respecta al *Vilcanota* hoy a las 12 m. será entregado al representante de la Compañía Inglesa de Vapores con quien me he puesto de acuerdo al efecto"[46].

Si bien es cierto –de acuerdo a lo pactado– que la plana mayor, la oficialidad, etc. del *Vilcanota* pasaron a la flamante adquisición, la dotación transferida –a juicio de Salaverry en otro documento de esos días– resultaba insuficiente "para atender a las múltiples labores de un transporte como el *Perú*, triple en porte, de complicada distribución interior y recibido en condiciones poco favorables de limpieza general por haber estado fondeado y sin tripulación por cerca de dos años".

Estas consideraciones y otras de orden militar, indujeron al comandante a solicitar al Ministro "el aumento de tripulación de cubierta y máquina en armonía con la que antes se dotaba a los transportes nacionales *Limeña*, *Chalaco* y *Oroya*, buques semejantes en construcción y porte al *Perú*..."[47].

Según el contrato la venta, la P.S.N.C. se comprometía a poner a bordo del *Perú*, a un primer maquinista "a fin de asumir por completo la responsabilidad de su buen servicio durante seis meses"; la Gerencia de dicha empresa cumplió con lo estipulado enviando, a más del primer maquinista, a cuatro de sus mejores técnicos. Pero, el día 9, junto con la tripulación íntegra del *Vilcanota*, habían pasado al *Perú* el primer maquinista, Benjamín Botsford (en calidad de ingeniero inspector) y el segundo, tercer y cuarto maquinistas. Ante esta situación, el comandante Salaverry se dio con el problema de contar con personal excedente (los cuatro maquinistas de la P.S.N.C. y los cuatro traspasados del *Vilcanota*). En tal sentido, se dirigió a la Superioridad Na-



Visita oficial
del Presidente de la República
José Pardo, al transporte *Iquitos* a comienzos del
presente siglo.

val (oficio del 11 de julio) consultando si estos últimos "deberían ser desembarcados o permitirles continuar a bordo con el propósito de familiarizarse con el manejo de la nueva máquina". Recomendaba lo segundo. Asimismo, inquiría si los maquinistas de la compañía inglesa "deberían ser abonados por el Estado o si ese pago correría a cuenta de la Empresa".

A los pocos días (16 de julio) el gerente de la mencionada compañía se dirigió al Ministro del ramo enjuiciando la labor de los exmaquinistas del *Vilcanota*: "Tengo el honor de participar a US. que las investigaciones practicadas para comprobar la idoneidad de los maquinistas del *Vilcanota* para el manejo de la maquinaria del vapor *Perú* ha resultado demostrando que no poseen la práctica y las aptitudes que fueran que desear para el buen manejo de maquinaria de esas dimensiones, por lo que creo de mi deber manifestar a US. que considero de urgente necesidad nombrar personas que posean todos los conocimientos necesarios, y como tales me permito recomendar a US. muy particularmente a tres maquinistas nacionales cuyos apellidos son: Valladares, Calderón y Lecuentre"[48].

El temperamento del comandante Salaverry de que los maquinistas del *Vilcanota* continuaran a bordo, no obstante la recomendación contraria de Sharpe, fue acogido por el Ministro. El día 17, al tiempo que informaba que el buque "estaba listo y expedito para zarpar donde y cuando lo ordenase el Supremo Gobierno", el mencionado comandante daba cuenta de que se había dado de alta a 22 tripulantes (entre fogoneros, cabos y carboneros) enganchados por el capitán del puerto del Callao[49].

El 14 de agosto de 1885 la dotación completa del *Perú* estaba integrada del siguiente modo:

Oficiales de Guerra

Primer comandante capitán de corbeta	Don Juan Salaverry
Segundo comandante teniente primero	Don Francisco León
Teniente primero graduado	Don Vicente Espinosa
Teniente segundo	Don Ismael Meza (Ica)
Teniente segundo	Don Juan E. Taboada
Teniente segundo	Don Juan F. Balta
Teniente segundo	Don Carlos B. Tizón
Alférez de fragata	Don Benjamín de la Haza
Alférez de fragata	Don Juan de Mora[50].

Estado de consumo de víveres del transporte Perú *de abril a diciembre de 1886*

Meses	Dotación	Total de Raciones	Carne fresca		Pan fresco		Carne salada		Galleta		Arroz		Frejol		Manteca		Cacao		Azúcar		Harina		Té		Sal		Ají		Ron	Vinagre	Verduras	
			Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Litros	Litros	Kl.	Gr.
1º al 30 de abril	2,484	2,484	1,428	300	1,142	640	–	–	–	–	285	660	214	245	71	415	71	415	107	22	–	–	17	854	35	700	4	450	372	46	571	320
1º al 31 de mayo	2,569	2,569	1,477	175	1,181	740	–	–	–	–	295	435	221	576	73	858	73	858	110	787	–	–	18	464	36	929	4	615	385	48	590	870
1º al 30 de junio	2,562	2,562	1,473	150	1,178	520	–	–	–	–	294	630	220	973	73	658	–	–	110	487	–	–	18	414	36	829	4	600	384	45	589	260
1º al 11 de julio	962	962	553	150	442	520	–	–	–	–	110	630	82	972	27	657	27	657	41	486	–	–	6	914	13	828	13	425	114	17	221	260
12 al 31 de julio	1,746	1,746	1,003	950	803	160	–	–	–	–	200	790	150	588	50	194	50	194	75	294	–	–	12	99	25	98	3	134	261	32	401	580
1º al 31 de agosto	2,632	2,632	1,490	400	1,192	320	18	400	18	400	302	680	227	10	75	670	75	670	113	505	29	440	18	918	37	836	4	730	394	49	546	710
1º al 30 de setiembre	2,554	2,554	1,468	550	1,174	840	–	–	–	–	293	710	220	282	73	447	73	447	110	140	–	–	18	355	36	712	4	594	383	9	587	420
1º al 30 de noviembre	2,442	2,442	1,404	150	1,123	320	–	–	–	–	280	830	210	622	70	207	70	207	105	311	–	–	17	551	35	104	4	395	366	43	561	660
1º al 31 de diciembre	2,566	2,566	1,475	450	1,180	360	–	–	–	–	295	190	221	317	73	772	73	772	110	658	–	–	18	443	36	886	4	610	384	48	590	180

(Archivo Histórico de Marina).

Guardias Marinas

D. Federico Guerrero
D. Oswaldo Lama
D. Nicanor Goycochea (Ica)
D. Belisario Aljovín
D. Alejandro Newell
D. José Morales Saavedra[51]
D. Adalberto Nalvarte (Ica)
D. Emilio Díaz
D. Nicanor Plasencia
D. Guillermo Spiers[52]
D. César Romero

Oficiales Mayores

Contador D. José Ignacio Sologuren Cirujano D. Luis F. Salaverry

Ingenieros

Primer ingeniero Inspector de la Máquina D. Benjamín Botsford
Primer ingeniero D. Juan Mc Millan CY V
Segundo ingeniero D. Emilio Valladares CY V
Tercer ingeniero D. Pedro Falcón
Tercer ingeniero D. Flavio Calderón CY V
Cuarto ingeniero D. Augusto Matheus
Cuarto ingeniero D. Julio Salvat CY V
Ayudante de máquina D. José María Sarmiento

Oficiales de Mar

Primer contramaestre	Jorge Nicolás
Primer guardián	Gregorio Ruiz
Segundo guardián	Juan Naville
Herrero	Guillermo León
Maestre de víveres	Manuel Valderrama
Despensero	Julio Dávila
Cocinero de 1ra. Cámara	Casimiro Mejía
Cocinero de 2da. Cámara	José Espinoza
Cocinero de equipaje	Eusebio Caicedo
Cabo de timoneles	Federico Membroth
Cabo de luces	José Luis
Mayordomo de 1ra. cámara	Pedro A. Luna
Salonero	Lorenzo Relis
Camarotero	Adolfo Humel

Artilleros de Preferencia

José Soria
Felipe Menconi
José Canessa
James Wilson
Antonio Rossi (H)
Francisco Simpson
Albino Rodríguez
Juan A. Morcho
Cosme Huamaní (*Santa Rosa)*

Artilleros Ordinarios

Emilio Delgado
Domingo Liza
Jorge Knith (H)
Juan Jackson (H)
Jorge Bosbiche
Andrés Rebolledo (Ica)
Francisco Ambrosio (H)
Diego Hutor

Marineros

Manuel Cabezudo (Ica)
Manuel Espinoza (Ica)
José Sánchez (Ica)
Manuel Vera (Ica)
José Soto
Juan Petersen
Charles Williams
Santiago Feuner
Juan Murphy
Manuel Montes (Ica)
Eleuterio Medina (Ica)
Benito Flores
José Cristóbal
Juan Williams
Hayas Britschard (H)
Juan Gómez
Francisco Baca

Grumetes

Bernabé Santiago
Francisco Nugent
Pedro Salazar
Angel Martínez
Nicanor Navarro
Pascual Galdames
Juan Sánchez
Francisco Guido

Cabos de Fogoneros

Roberto Crothers (H)
David Rosco
Eloy Gaivor
Jorge Peers

Fogoneros

Guillermo León 2°
Juan López

Fidel Rodríguez	José Pinto
Antonio Isaguín	Antonio Salas
Juan Soti	Domingo Menares
Juan Sánchez	Tiburcio Alvarado
Francisco Cruz	David Atrinson

Carboneros

Enrique Sandiman	Enrique Arrieta
Henry Fitz	Manuel Suárez
Alberto Tomson	Emilio Almeida
Adrián Tapia	Alejandro Paredes

El primer pedido, consistente en 80 frazadas y 80 pares de zapatos para la tripulación, fue hecho el 21 de julio y aprobado de inmediato por el Ministro. A los pocos días (1° de agosto) se le remitió también "una pieza de artillería de campaña sistema Krupp con su respectivo montaje y 50 hombres del mismo sistema".

El 21 de agosto, el primer ingeniero Benjamín Botsford, hizo llegar al comandante un breve Informe dando cuenta de las condiciones en que se encontraban la máquina y las calderas del *Perú*. Decía: *Máquina*. El pistón de proa de alta presión trabaja mal y necesita reparación; los bronces de la válvula de la excéntrica requieren también ser ajustadas. Las demás partes de la máquina trabajan muy bien. *Calderas*. Un tubo está roto y necesita ser reemplazado por uno nuevo; las demás partes se hallan por ahora bien. Las hornillas necesitan algunas parrillas y ladrillos nuevos.

Para el mes de setiembre, encontramos un dato curioso e interesante sobre los precios de lavado de ropa del susodicho transporte. He aquí la tarifa:

Cantidad	Tipo de prenda		Billete	Soles Plata
23	manteles	a 4 billetes c/u	92	4.48
48	sábanas	a 2 " "	96	5.05
38	fundas	a 1 " "	38	2.00
25	servilletas	a 1 " "	25	1.31
46	paños de cara	a 2 " "	92	4.84
8	colchas	a 8 " "	64	3.36
50	paños de cocina	a 1 " "	50	2.63
			457	23.67

En octubre de este año 1885, el presupuesto de la dotación del transporte ascendía a la suma de S/ 4,183.95 soles (Ver *Anexo E*).

A raíz de haber sido destinados a la dotación del buque el teniente 2° Adolfo Gamero y el guardiamarina Carlos Barandiarán[53], el comandante Salaverry se dirigió al Director de Marina (14 de enero de 1886) haciéndole ver que dicha medida repercutía negativamente en el exiguo presupuesto de la nave. Aquí sus expresiones: "...sin que sea mi ánimo poner el menor reparo a las órdenes superiores, creo de mi deber hacer presente que con el Sr. Gamero, son ya ocho los oficiales subalternos que tengo a bordo, número por demás crecido, que hace considerable el presupuesto del buque"[54].

El 25 de enero de 1886 fue nombrado como comandante de la nave el capitán de fragata Ramón Freire[55] y como segundo comandante el capitán de corbeta Fermín Diez Canseco[56]. Al día siguiente, el flamante comandante se dirigió al capitán de navío Leopoldo Sánchez, Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo, comunicándole su nombramiento y haciéndole ver algunas anormalidades: "Tengo el honor de poner en conocimiento de Ud. haberme hecho cargo de este buque, conforme a los inventarios y estado general, cuyas copias acompaño. Por ellos verá Ud. que el buque se encuentra completamente desprovisto de todos los artículos indispensables para su buena conservación y aseo (...) de los que no se ha provisto desde que fue adquirido por el Gobierno. Asimismo, debo hacer presente a Ud. que el servicio de mesa está completamente destruido, no existiendo a bordo ni el indispensable para la Cámara..."[57].

Cinco días después, el mencionado Mayor de Ordenes en nota al Comandante General de los Tercios Navales, condenó acremente éstos y otros descuidos detectados en el mencionado buque afirmando no existir "razones bastante fundadas para excusar el estado de desorden que ha reinado en dicho vapor, tanto en su parte material como en la económica"[58]. Sin embargo, el día en que el comandante Salaverry hizo entrega del mando de la nave (25 de enero), se dirigió al propio Mayor de Ordenes explicando con cierto detalle las razones habidas en torno a la ausencia de los servicios indicados. Sobre la pérdida de algunos utensilios de cocina y camarote, la explicación gravísima en su contenido, era enunciada por Salaverry así: "Los servicios de mesa en general y el de camarotes, se encuentran considerablemente disminuidos, tanto por las roturas naturales, particularmente en el mar, cuanto por las inevitables pérdidas durante los transportes de tropa. En estos casos, y por sensible que sea decirlo, la generalidad de los oficiales del Ejército no sólo destruye sin consideración, sin tener en



RUPERTO ALZAMORA
Bajo su mando arribó el crucero *Lima*
al puerto del Callao en agosto de 1889. Fue su primer
comandante.

cuenta el daño que hacen al Estado, sino que muchos se sustraen en términos que, al no haberse ejercitado una activa vigilancia, nada existiría ya, habiendo sido frecuentes los casos en que se ha recuperado prendas, casi de entre el cuerpo de jefes y oficiales. No era posible pretender un registro individual o de los equipajes al verificarse el desembarco, pues esta faena no admite dilaciones y menos en campaña; pero a este respecto frecuentes partes he dado a los jefes de las tropas transportadas, al Ministro del ramo y aun lo he consignado en los oficios en que daba cuenta de los viajes..."[59].

En cuanto a la acusación de "malestar, desaseo y abandono" en que se hallaba la nave, la explicación de Salaverry (teñida de la amargura que da quien es acusado con ligereza) se orientaba a describir el por qué: "También conoce usted –le decía al citado Mayor de Ordenes– el lamentable estado en que quedan los buques en materia de limpieza, por falta de higiene en general, y es por eso que la pintura del buque necesita renovarse en todos los departamentos. La falta de artículos navales (pues los pedidos no se libraban) y lo repetido de los viajes (...) no han permitido hacerlo. El buque carece en lo absoluto de toldos, y esta falta perjudicial para la cubierta hace sufrir mucho a la tropa expuesta al sol y al sereno (...)

Por lo que respecta a la tripulación, existen a bordo, en cubierta y máquina, los suficientes para salir a la mar; de ellos la mayoría ha cumplido los seis meses y con marcada insistencia reclaman su desembarco. En cuanto a los haberes, se adeuda al buque íntegros los meses de noviembre y enero...".

Junto con la entrega oficial del buque, Salaverry hizo llegar a su sucesor el siguiente Estado General en que figuran datos técnico-navales de primerísima importancia; algunos de ellos (ubicados por otras fuentes) se encuentran ya anotados en líneas anteriores.

Oficiales de Guerra

Tenientes primeros:	Ismael Meza, Juan E. Taboada, Vicente Espinosa
Tenientes segundos:	Juan F. Balta, Adolfo Gamero, Carlos B. Tizón
Alfereces de fragata:	Benjamín de la Haza y Juan de Mora
Guardiamarinas:	Carlos Barandiarán, Nicanor Plasencia, José Morales Saavedra, Emilio Diaz, Adalberto Nalvarte, Arístides Aljovín, César Romero, Nicanor Goycochea, Oswaldo

Lama, Alejandro Newell, Guillermo Spiers, Juan Hohagen[60], Augusto Loayza[61].

Oficiales Mayores

Oficial 1° del C.P. contador:	Juan Sologuren
Cirujano de primera clase:	Luis Salaverry
Primer ingeniero:	Benjamín Botsford
Segundo ingeniero:	Emilio Valladares
Tercer ingeniero:	Pedro Falcón y Flavio Calderón
Cuarto ingeniero:	Augusto Matheus

Armamento

Un cañón Blakeley con montaje de montaña, sistema antiguo, calibre de a cuatro.
Un cañón de bronce, montaje de marina para señales
Cincuenta rifles Comblain reformados
Siete Carabinas Remington en depósito
Una carabina Peabody
Doce sables de abordaje

Dotación actual

58 tripulantes

Dimensiones y calado

Eslora entre perpendiculares	: 245 pies (74.65 cms.)
Manga	: 35 pies (10.66 cms.)
Puntal	: 15 6/10 (4.68 cms.)
Quilla limpia	: 237 pies (72.21 cms.)
Toneladas de registro	: 927 20/100 toneladas
Calado a proa	: 14 pies (4.27 cms.)
Calado a popa	: 15 pies (4.56 cms.)

Casco y cubierta

Casco de fierro 5/8 grueso en los fondos y 1/2 en las partes altas con cuadernas angulares de fierro.
Cubiertas de teak, con excepción de la del entrepuente y bodegas,

que son de fierro, están en regular estado y necesitan calafatear.

Está dividido el buque en cuatro mamparos a prueba de agua, en cinco compartimentos, ocupando la máquina el del centro.

Los fondos están limpios, pues el buque entró al dique en los últimos días de noviembre, recibiendo una mano de asarcón y otras dos de peacock. La obra muerta en la parte de fierro necesita ser rascada inmediatamente.

Máquina principal y accesorios

De alta y baja presión, de ruedas y 250 caballos nominales de fuerza.

Dos calderas de fierro tubulares, con seis hornillas cada una, que pueden resistir hasta 50 libras de presión, en regular estado, a excepción de los hornos que están parchados, por donde pueden gotear por estar muy delgados los planes.

De los 500 tubos, 100 más o menos están en mal estado y necesitan cambiarse.

Las ruedas de 18 pies de diámetro pueden dar hasta 24 revoluciones por minuto.

Tres cigüeñas a vapor una para cada bodega y cabrestante son movidos por un donkey a vapor independiente, cuya máquina y caldero están en regular estado.

Las planchas de las carboneras parchadas en muchos sitios y en mal estado.

El condensador puede destilar 500 galones diarios.

El consumo es de 18 toneladas de carbón de primera calidad, navegando 8 millas por hora, ascendiendo hasta 25 llegando entonces a 10 millas [62].

Por estos días (27 de enero de 1886), la Junta Económica de Marina, a solicitud del Ministro del ramo, presentó un cuadro de la dotación que a su juicio debería asignársele al transporte *Perú*, "teniendo en consideración el servicio a que está destinado y la bien entendida economía que debe haber en los buques". Para formar dicho cuadro, la Junta tuvo en cuenta cuatro factores: a) el Presupuesto General de la República; b) las listas de revista de dicho vapor; c) la lista de revista del antiguo transporte *Chalaco* que "por su porte y condiciones se asemejaba al *Perú*..."; y d) los roles de tripulación de los vapores mercantes de las diversas compañías que operaban en nuestro litoral. De la comparación con el *Chalaco*, se obtuvo una reducción de 18 plazas que, traducida a soles, representaba un ahorro anual de 7,104 soles,

"aparte del menor gasto por concepto de colchones, ropa, zapatos, etc.".

La dotación propuesta, firmada por José María García[63], Hercilio Cabieses[64], Leopoldo Sánchez y Emilio Fernandini[65], comprendía:

Un comandante capitán de fragata
Un segundo comandante capitán de corbeta
Un teniente primero
Tres tenientes segundos
Un alférez de fragata
Seis guardiamarinas
Un contador oficial primero
Un cirujano de primera clase
Un primer maquinista
Un segundo maquinista
Un tercer maquinista
Un cuarto maquinista
Un ayudante de máquina
Tripulación:
Un segundo contramaestre
Un primer guardián
Un segundo guardián
Un segundo calafate
Un segundo carpintero
Un segundo condestable
Un herrero
Un cabo de timoneles y de luces
Un maestre de víveres
Un despensero
Un cocinero de equipaje
Un cocinero de cámaras
Un mayordomo del comandante
Un mayordomo de cámara
Cuatro artilleros de preferencia
Cuatro artilleros ordinarios
Doce marineros
Diez grumetes de los que cuatro serán sirvientes de las cámaras
Tres cabos de fogoneros
Nueve fogoneros
Seis carboneros

La invocación al ahorro hecha por la mencionada Junta, no cayó al

vacío; pues con fecha 16 de febrero de ese año el Ministro de Guerra y Marina dispuso que la dotación del transporte *Perú* quedaba organizada del siguiente modo:

Comandante:	Capitán de fragata Ramón Freire.
Segundo comandante:	Capitán de corbeta Fermín Diez Canseco.
Teniente primero:	Juan E. Taboada
Tenientes segundos:	José F. Urrutia, Octavio Cavero[66], Adolfo Gamero y José F. Seminario[67].
Alférez de fragata:	Alejandro Sauri[68]
Guardiamarina:	Carlos Barandiarán
Contador oficial 1° del cuerpo político:	Carlos Rockie
Cirujano de 1° clase:	Eduardo S. Concha

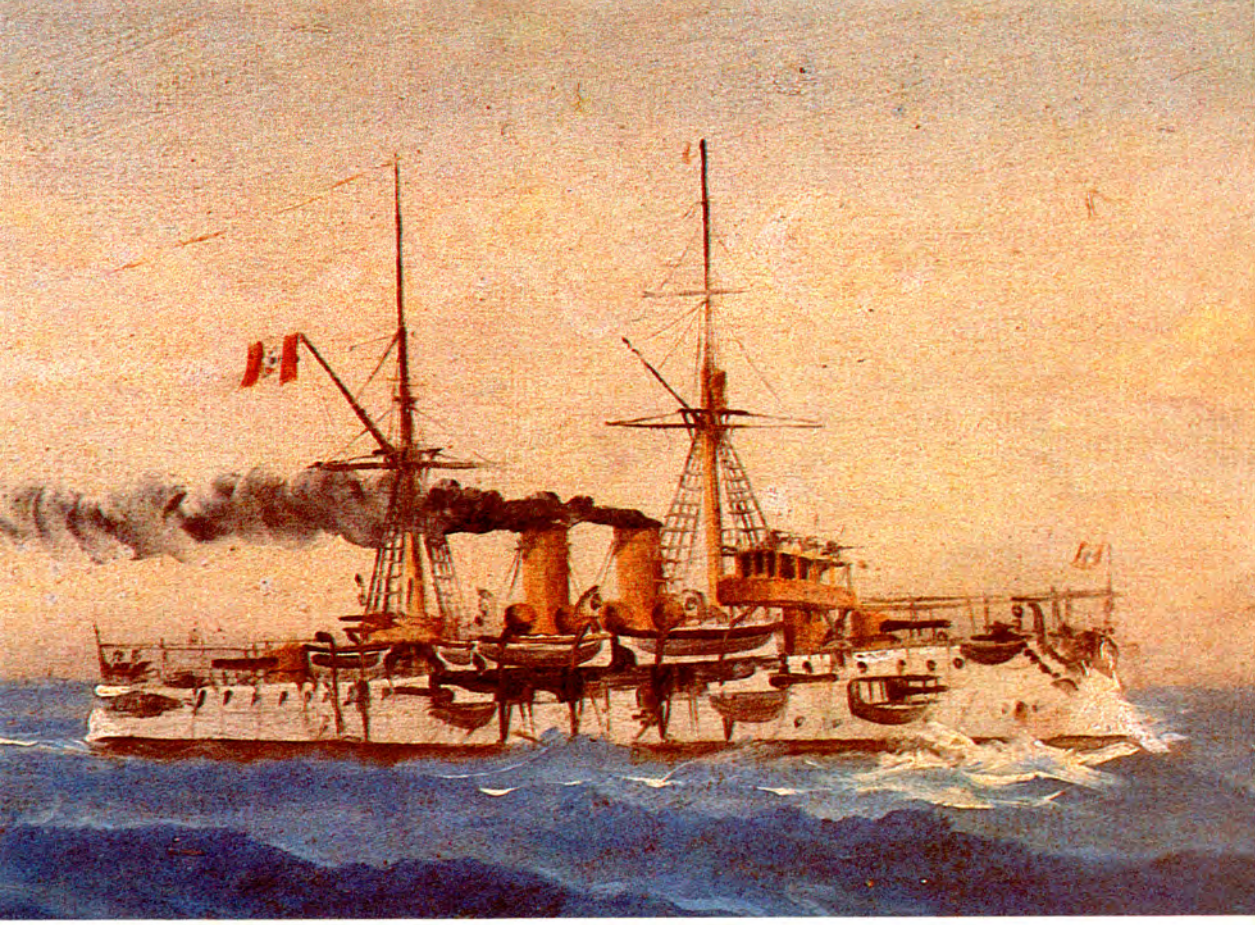
El 26 de junio de 1886 se ordenó a la Junta Económica de Marina practicar una tasación del transporte *Perú*. Teniendo en cuenta la vida del buque, la condición de su casco, etc. se calculó su costo en 11,400 libras esterlinas (buque y maquinaria con todos sus accesorios, útiles, instrumentos, embarcaciones, etc.)[69].

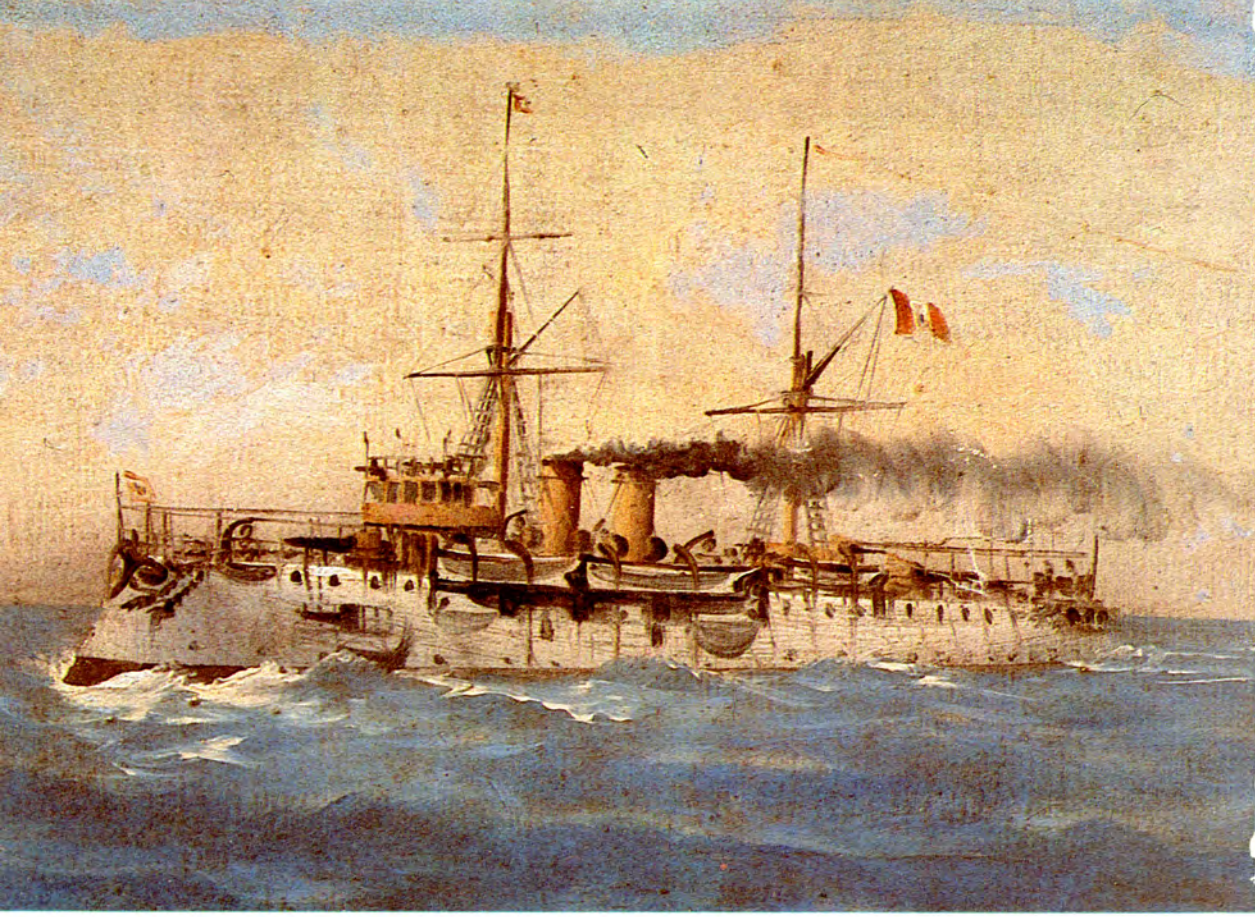
Con ocasión de la epidemia del cólera en Chile, el *Perú* fue puesto a disposición de la Junta Suprema de Sanidad, aumentándosele su presupuesto[70]. El Informe que por esta época (julio de 1886) elevó el ingeniero inspector Tomás J. Wilkins, a solicitud del Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo, describía el estado del buque a través de las siguientes apreciaciones técnicas:

a) Hay necesidad de reemplazar el balance de los tubos viejos por otros nuevos.
b) La maquinaria y sus accesorios están en perfectas condiciones
c) La máquina auxiliar requiere de una compostura general
d) A la chimenea hay que cambiarle la parte de arriba
e) Las cámaras de combustión de los hornos están en muy mal estado y llenos de parches.
f) El cuerpo o cáscara de la caldera está en muy buen estado, como también sus sobrecalentadores.
g) Los fondos del buque están muy sucios, teniendo siete meses fuera del dique.
h) Su andar es muy lento[71].

Al año siguiente (15 de febrero) y con el propósito de "conocer con toda exactitud posible" el estado en que se hallaba la nave, el Ministro

Crucero *Almirante Grau*. Su presencia en aguas peruanas constituyó el renacimiento de nuestra escuadra.





Crucero *Coronel Bolognesi*. Su presencia en aguas peruanas constituyó el renacimiento de nuestra escuadra.

Torrico autorizó la formación de una Junta integrada por los capitanes de navío Gregorio Casanova[72] y Toribio Raygada, el capitán de fragata Antonio C. de la Guerra[73], el inspector de máquinas y los ingenieros Samuel Cock y Joseph Cree. Se practicaría, principalmente, un "minucioso examen" del casco, calderas, maquinarias y carboneras. El Informe suscrito, ratificaba la apreciación anterior de Wilkins. No obstante, poco después (25 de mayo) Benjamín Botsford, inspector de máquinas y primer maquinista de dicho vapor, en oficio a su comandante le presentaba un panorama muy deplorable sobre la situación de las calderas. Dice así: "Las hornillas de éstas están en muy mal estado y, en mi opinión, el buque no podrá seguir navegando sin hacerse en ellas las reparaciones necesarias; para lo cual solicito de Ud. se sirva pedir al Supremo Gobierno, nombre una Junta de Ingenieros, que a la vez que las reconozcan, determinen las composturas que deban hacérseles. Lo que digo a Ud. en cumplimiento de mi deber, y a fin de evitar en todo caso, la responsabilidad que podría recaer en mí por tal omisión".

El 22 de marzo de ese año 1887, el Presidente Cáceres firmó el decreto por el que se dio a los señores Enrique Berninzon y Co. la administración de los vapores nacionales *Perú* y *Santa Rosa*. Para ese efecto con fecha 28 de abril el *Perú* fue entregado bajo el siguiente Inventario General elaborado por el jefe del detall, Fermín Diez Canseco, y con el respectivo visto bueno de su comandante, Ramón Freire:

Anclas

3 Anclas de distinto peso
1 Anclote
1 Ancla de leva
1 Rezón (quedó en Pisco)
1 Anclita

Armas

11 Sables
1 Carabina Peabody
3 Carabinas Remington
46 Rifles Comblain
1 Pistola (descompuesta)
2 Latas con estopines
4 Lanza fuegos
1 Luz de bengala

14 Cajones cápsulas Comblain
25 Paquetes de pólvora
1 Cuchareta para pólvora
1 Cañón Preston con su servicio completo

Bitácoras

1 Bitácora de popa
1 Bitácora del puente
1 Bitácora de compás de marcaciones
2 Bitácora de casa del timón

Botes

2 Guías
1 Chalupa
2 Salvavidas
2 Botes
1 Chinchorro
21 Remos
20 Chumaceras
8 Timones
6 Cañas
4 Bicheros
3 Cojines
5 Paños
4 Bozas
7 Pescantes y aparejos
4 Fajas
6 Barretes para agua
2 Fundas

Cadenas

120 Brazas para el ancla de respeto 1° babor
135 Brazas para el ancla de respeto 1° estribor
1 Pedazo de cadena

Compases

1 Compás
6 Rosas de compás

4 Morteros de compás con tasa
2 Compases de botes

Banderas

46 Banderas de señales
3 Gallardetes
3 Pabellones peruanos
1 Pabellón ecuatoriano
1 Pabellón boliviano
1 Pabellón americano
1 Pabellón español
2 Pabellones franceses
1 Pabellón alemán
2 Pabellones chilenos
1 Pabellón brasilero
1 Pabellón inglés
1 Pabellón italiano

Libros náuticos

1 Código de señales
4 Guías para prácticos
1 Práctico Sudamericano

Mapas

3 Tomos conteniendo:
62 Pliegos
19 Dibujos

Lámparas

3 Faroles de globo colorados
6 Lámparas de bitácora
2 Faroles de espiga
2 Faroles de costado
1 Farol de fondeadero
8 Faroles de globo
5 Lámparas de bodega
2 Linternas de ronda
2 Linternas para señales

4 Vidrios
3 Cántaros aceiteros
1 Embudo

Velas

1 Trinquete
1 Foque
1 Cenefa para el puente

Miscelánea

3 Campanas
1 Rueda de corredera
1 Corredera de patente (en estado inservible)
2 Relojes en mal estado
6 Salvavidas
1 Gallinero
1 Depósito para verduras
2 Barriles para carne salada
1 Destapador de corcho en mal estado
1 Filtro
16 Barras de cabrestante
3 Drizas de banderas
4 Plataformas para adujar
1 Aparejo para equipaje
3 Espías en mal estado
2 Prensas de copiar
6 Cuadernales
2 Motores
8 Señales de fuego
1 Agarradera para luces de bengala
3 Bocinas
2 Chinquillos
1 Cadena de cigüeña de reserva
3 Ganchos de cadena
9 Baldes de incendio
5 Baldes de cubierta
1 Toldo para el guíg
3 Mangueras
2 Conductores de pararrayos

1 Bomba aspirante

Servicio de plaqué

2 Convoys
4 Tostaderas
1 Jarra para agua
2 Teteras
3 Mantequilleras
1 Azucarera con tapa
1 Azucarera sin tapa con cucharoncito
1 Lechera
11 Tapas surtidas
5 Fuentes con tapas
2 Fuentes sin tapas
7 Fuentes surtidas
1 Sopera con tapa y cucharón
1 Cuchara grande
1 Trinche grande
1 Cuchara para queso
7 Cucharas de sopa
12 Tenedores
4 Cucharas de té
1 Soperita chica
2 Cafeteras (en mal estado)
2 Teteras
1 Campanilla

Ropa

4 Manteles
20 Sábanas
25 Fundas
20 Frazadas
18 Sobrecamas
36 Fundas de colchón

Tapicería

86 Colchones
75 Almohadas
41 Sofás de terciopelo

9 Almohadones de sofás
4 Sobremesas coloradas

Locería

6 Tazas para café
12 Tazas para té
12 Platitos para té
23 Bacinillas
5 Hueveras
30 Platos

Cristalería

32 Botellas para agua
6 Saleros

Artículos diversos de Cámara

2 Escaleritas para camarotes
43 Candeleros de cobre
11 Barquitos
34 Gavetas
34 Recipientes
45 Repisas
30 Perchas
33 Espejos
69 Salvavidas
2 Mesas chicas
1 Mesa chica comedor de ingenieros
2 Espejos grandes
4 Mesas grandes
8 Bancas
1 Juego de tablas para las mesas del salón
4 Coperos
2 Espejos grandes de salón
1 Reflector (en mal estado)
3 Aparadores

Artículos diversos de cocina, panadería y carnicería

5 Sartenes

2 Cacerolas grandes de cobre
9 Cacerolas chicas
1 Aguatera de cobre chica
1 Aguatera de cobre grande
1 Aguatera de cobre para pescado
1 Pala para carbón
8 Herramientas para fuego
8 Latas para víveres
1 Rallador
1 Molde para gelatina
1 Paila grande para transporte
1 Paila Chica
3 Calderos para transporte (en la toldilla)

Bajo la administración de la mencionada compañía naviera, el *Perú* y el *Santa Rosa* permanecieron apenas pocos meses, pues a principios de enero de 1888 regresaron nuevamente al poder del Estado[74]. Ese mismo año de 1888, al *Perú* se le extrajo la maquinaria (que fue vendida), convirtiéndosele en pontón[75]. Allí se estableció la Escuela Naval a su reapertura después de la guerra, haciéndose "algunos importantes cambios en la distribución interior del buque"[76]. En esta condición (si se puede llamar así de buque-escuela) es que prestó gran parte de sus servicios en los años sucesivos.

Por decreto supremo de 27 de marzo de 1897 se clausuró la Escuela Naval a bordo del *Perú*, quedando el pontón a órdenes de la Comandancia General de la Escuadra. Cuatro días después, el capitán de fragata José A. Zavala fue encargado de su mando, recibiéndolo bajo inventario con los útiles que habían pertenecido a dicha Escuela; asimismo, se dio de baja a gran parte de la dotación "quedando cuatro marineros, seis grumetes, un guardián y un cocinero". El 10 de junio el pontón pasó a órdenes del Ministerio de Fomento "para su conservación, cuidado y guardianía".

El 3 de febrero de 1898, su nuevo comandante Rómulo G. Tizón se dirigió al Prefecto del Callao para manifestarle, en términos por demás patéticos, que los once miembros de la dotación del pontón se encontraban "materialmente casi desnudos". Aquí el testimonio: "Tengo el honor de poner en conocimiento de Ud., que la dotación de este pontón se encuentra completamente sin ropas como hice presente a Ud. verbalmente apenas me hice cargo del mando de éste. Ruego a Ud. tome el mayor interés en este asunto porque materialmente se encuentran casi desnudos...". Le solicitaba: 11 camisas azules, 11 pantalones

azules, 11 gorras azules, 11 pantalones blancos, 11 camisas blancas, 11 gorras blancas, 11 corbatas negras, 11 cintas con la inscripción pontón *Perú*, 11 camisetas y 11 pares de zapatos de cuero.

Al día siguiente, 4 de febrero, el Prefecto del Callao daba cuenta de las condiciones de la nave al Director de Fomento, Joaquín Capelo. Entre otras cosas le manifestaba: "El jefe encargado del pontón *Perú*, me ha dirigido un oficio con fecha de ayer, manifestándome lo siguiente: Que al hacerse cargo del mencionado pontón ha encontrado las bombas de éste en completo estado de deterioro; que tanto la sección de proa, como la del centro y popa se hallan inutilizadas y sin poder funcionar; que la única que está en regular estado y que también necesita alguna reparación, es la bomba real, que es de la que se hace en la actualidad para desalojar el agua de la sentina; pero como con ésta no es posible dejar el buque completamente estanco, se hace necesario que estén expeditas las otras; no sólo para extraer las aguas de la sección de proa y de popa, que por estar estancadas hacen al buque insalubre, sino también por evitar el peligro de que, en un buque viejo como aquél, podría muy bien suceder que se abriese alguna vía de agua y no pudiendo funcionar todas sus bombas en un momento dado, sería inevitable el que se fuese a pique. Por las razones expuestas verá US. la gravedad del peligro del mencionado buque, lo indispensable que es efectuar en el día las reparaciones necesarias; con este motivo el indicado jefe dá cuenta de lo que pasa, para poner a salvo su responsabilidad"[78].

A comienzos de 1899 la dotación de la nave estaba constituida así:

Oficiales de Guerra

Capitán de navío graduado	Rómulo G. Tizón
Ciudadano	Luis Cabañas

Oficiales de Mar

Guardián	Juan Cómina
Cocinero	Tomás Palett

Tripulación

Marinero	Pascual Galdames
"	Julio Teves
"	Miguel Iglesias

Marinero	Ebrocio Espejo
Grumete	Eulogio Romero
"	Alberto Muñoz
"	Angel Ponce
"	Nazario Ramírez
"	Manuel Zambrano
"	Alejandro Flores

En los primeros meses de 1900 encontramos al *Perú* nuevamente como transporte recorriendo la costa y otros puertos del continente[79]. Al año siguiente, retornó nuevamente la Escuela Naval a bordo del buque, su director Juan M. Ontaneda[80] se dirigió al Director de Marina para solicitarle ordenase la reparación del casco en vista de las pésimas condiciones en que se encontraba. Entre otras consideraciones le expresaba: "Haciendo a la fecha, próximamente, catorce años que el buque en que se halla establecida esta Escuela no ha entrado al dique a limpiar sus fondos después de su exclusión del servicio activo, y siendo indudable que de entonces al presente su casco tiene que haber experimentado naturales deterioros, manifestados por la constante cantidad de agua que le ingresa, juzgo imperiosa la necesidad de que se proceda a la posible reparación, ya sea reforzándolo con cemento interiormente o ya limpiando y recorriendo en el dique sus fondos, aprovechando al efecto el decurso de las actuales vacaciones"[81].

Diez días después, se aprobó el pedido de Ontaneda, ordenando que el primer ingeniero y los mecánicos que fuesen necesarios se constituyesen a bordo del *Perú* "para practicar el reconocimiento debido". Sin embargo, el día 27 el propio Ontaneda se dirigió nuevamente al Director de Marina para informarle que por encontrarse el dique en reparación y comprometido su servicio con dos buques, el *Perú* no había limpiado sus fondos. Sugería dejarlo para el "tiempo de las próximas vacaciones".

EL SANTA ROSA *ANTES* TALCA

Esta nave construida en Glasgow en 1883 y dedicada al carguío de trigo en la costa chilena, fue adquirida a la Casa Milne y Campbell y Cía. del Callao el 10 de diciembre de 1884 por el precio de 16,500 libras esterlinas. La resolución que efectivizaba su compra decía: "Habiendo dado un resultado satisfactorio la prueba de mar a que fue sometido el vapor *Talca* conforme a lo estipulado en el presente contra-

to de compraventa, se declara perfeccionada la referida negociación y en consecuencia el mencionado vapor pasa a ser propiedad nacional, ingresando a la armada con el nombre de *Santa Rosa...*"[82]. La nave constituía –según la apreciación de Rosendo Melo– "una de las más apropiadas para las modestas necesidades de la época de agotamiento, por su económico consumo de combustible, de dotación y de aprovisionamiento"[83].

La prueba de suficiencia había sido encomendada al capitán de corbeta Bernabé Carrasco, quien con un grupo de maquinistas, se embarcó en dicho buque hacia el norte (Tumbes) para comprobar su estado y eficiencia. El veredicto fue positivo. Aquí su testimonio: "Durante la navegación al norte hasta mi regreso –decía en el parte respectivo– la máquina del *Talca* ha funcionado con toda regularidad, dando un andar constante de diez millas cuatro décimos por hora sin forzarla; respecto a las condiciones marineras del buque, son inmejorables, habiendo correspondido satisfactoriamente a cuantas pruebas he puesto en práctica, para poder apreciarlas..."[84].

Sin embargo, hacía la siguiente recomendación: "Para que el vapor *Talca* quede como transporte de guerra y pueda conducir 600 hombres con toda comodidad, es indispensable que se extienda la toldilla hasta el puente y que en las bodegas se haga un entrepuente y pañoles para víveres, velas, artículos navales, etc. También necesita aumentar las carboneras y formar una Santa Bárbara".

Con respecto a las máquinas, se expresaban así los maquinistas encargados de revisarla: "Son dos principales e independientes de alta y baja presión de 55 caballos de fuerza nominales cada una, dando movimiento a su respectiva hélice una a cada costado del buque de 1.95 m. de diámetro. Las calderas principales son de fierro, tubulares de 2.78 m. de largo por 2.85 m. de diámetro. Cada caldera está provista de hornillas de fierro acanalado. Sobre la cubierta principal existe una caldera auxiliar para el movimiento del winche de elevar para la máquina del timón y para la bomba. Un molinete de patente existe sobre el castillo de proa para elevar las anclas y otra para gobernar con el timón a vapor. El consumo de carbón es de 8 a 10 toneladas cada 24 horas, el consumo de aceite es de 4 galones diarios y el de cebo de 3 libras".

En cuanto a la descripción del buque, los datos que nos proporciona Carrasco son sumamente interesantes. El casco estaba formado de planchas de acero "de 13/32 pulgadas al centro disminuyendo gradualmente hacia la proa y popa hasta quedar reducidos a 6/16 de espesor"; se hallaba dividido en cuatro compartimientos separados por

completo de modo que en caso de avería en uno, no sufrirían los restantes. Sus dimensiones eran:

Eslora entre perpendiculares	53.35 metros
Manga entre perpendiculares	8.53 metros
Puntal entre perpendiculares	3.35 metros
Quilla limpia entre perpendiculares	50.00 metros
Calado de proa entre perpendiculares	1.34 metros
Calado de popa entre perpendiculares	1.70 metros

Su capacidad de 333 toneladas de registro "podía contener en sus bodegas 400 toneladas de carga". El timón, formado por planchas de acero, "podía funcionar a vapor o a mano". Las dos carboneras estaban en capacidad de recepcionar hasta 30 toneladas de carbón. Finalmente, las cubiertas, bodegas, tanques y cámaras se encontraban "en buen estado".

El comando del buque recayó en el mencionado oficial Carrasco, mientras que su dotación de oficiales quedó conformada del siguiente modo:

Segundo comandante:	Teniente primero efectivo Manuel Fernández Dávila.
Tenientes segundos efectivos:	Elías Higginson y Adolfo Gamero
Tenientes segundos graduados:	Ramón Sánchez Carrión[85] y Emiliano Fessel[86].
Guardiamarina:	José A. Morante

La Marinería se formó con el enganche de "varios marineros contratados a razón de 320 soles".

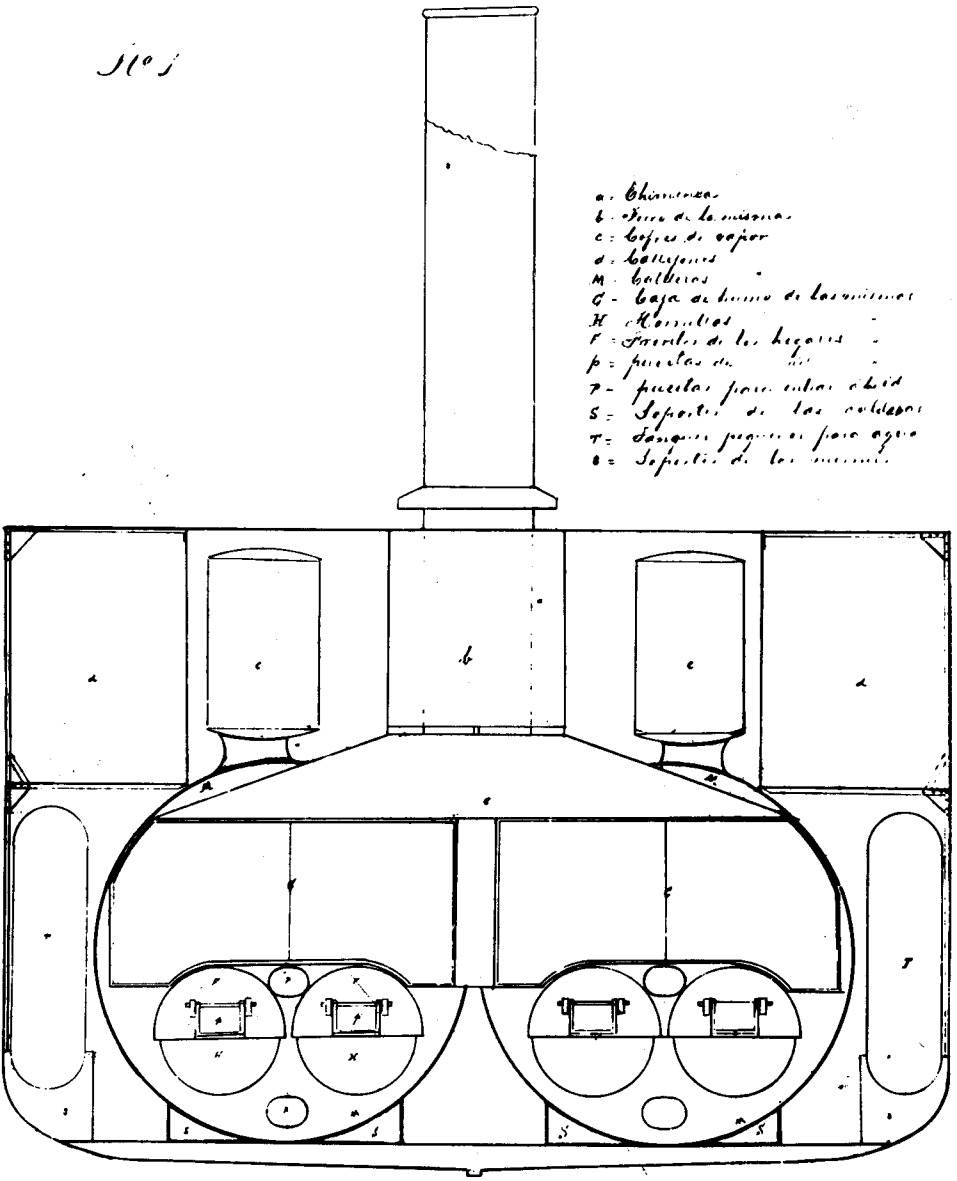
El 21 del indicado mes de diciembre, a solicitud del comandante Carrasco, se embarcaron a bordo, además de víveres y carbón, los siguientes artículos navales y elementos de guerra:

- Un cañón Krupp con sus ruedas, cureña de campaña e implementos respectivos.
- Un alza de bronce
- Una agujeta de acero con mango
- Un escoriador de acero
- Dos llaves para tornillos y tuercas de fierro; una de ellas con baja muelle.
- Una lancha con su funda
- Una escobilla para la limpieza de la recámara
- Dos cajas de hoja de lata
- Un zoquete de madera para hacer cartuchos

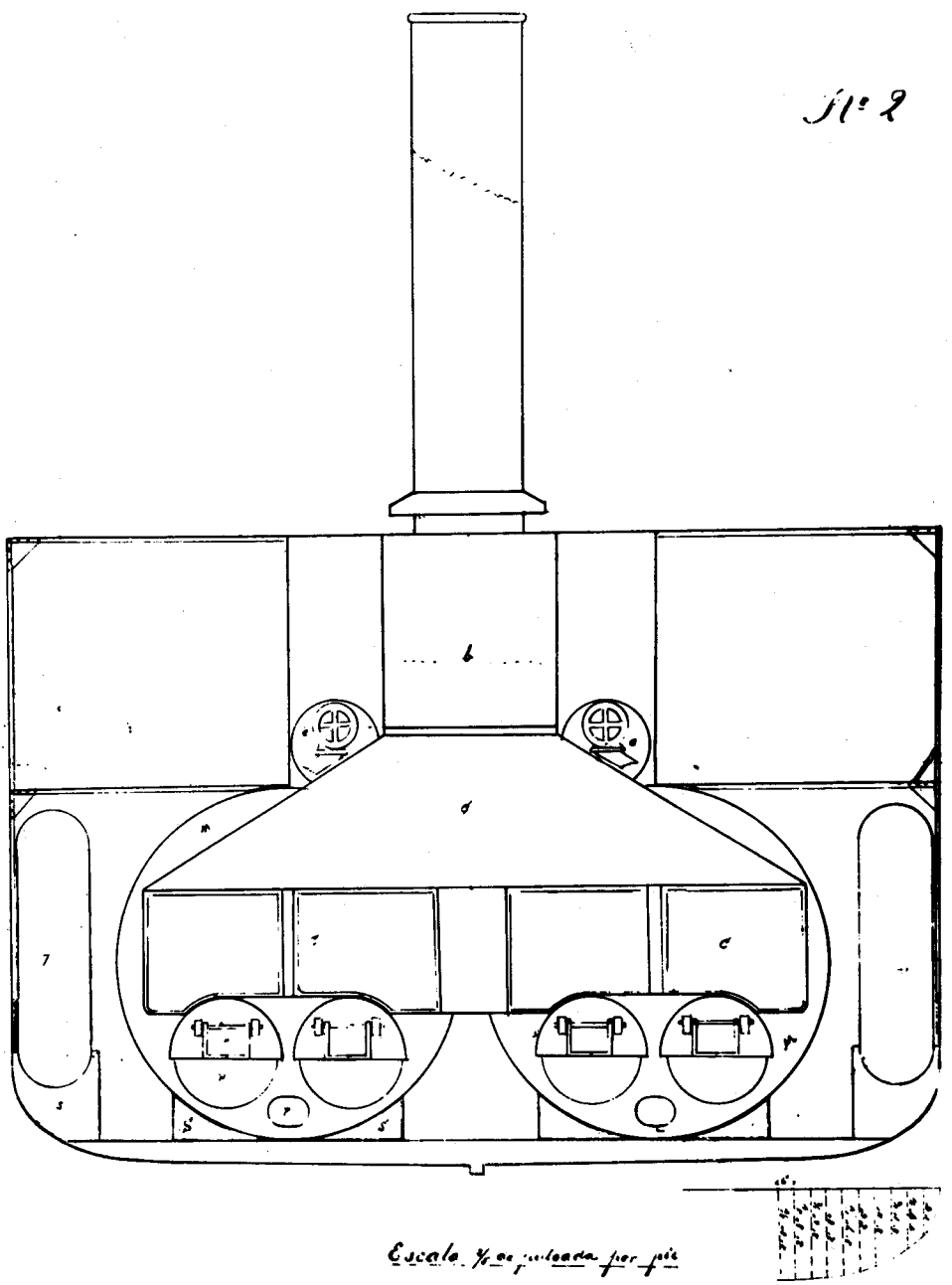
Trasporte "Santa Rosa"

Nº 5

a. Chimeneas
b. Tiro de la misma
c. Cofres de vapor
d. Salleyones
M. Salleras
Q. Caja de humo de las mismas
H. Hornillos
f. Fuentes de los hogares
p. fuentes de
r. fuentes para subir el
S. Soportes de las calderas
T. Tanques para agua
t. Soportes de los mismos



Pedro Valladares



Calderas del transporte *Santa Rosa*.

- Dos fundas una para la boca de la pieza y otra para la culata
- Un botador
- Un arco de fierro de la limonera
- Dos varas de la limonera
- Una palanca de boca
- Doscientos estopines de precisión
- Treinta cajones de municiones
- Dos tarros de cobre conteniendo cartuchos[87].

Durante los primeros meses de 1885, el *Santa Rosa* estuvo destacado en el sur "manteniendo el bloqueo entre Quilca y Mollendo", según informaba el propio Carrasco. "Todos los viajes practicados desde el 3 del presente a la fecha –decía en un oficio del 23 de enero– los he verificado con un andar de seis millas por hora y consumiendo tan sólo cuatro toneladas de carbón cada 24 horas".

Hacia mediados de abril del mencionado año, la dotación de la nave era la siguiente:

Oficiales de Guerra

Primer comandante capitán de corbeta	D. Bernabé Carrasco
Teniente primero	D. Manuel Fernández Dávila
Teniente segundo	Elías Higginson
Teniente segundo	Adolfo Gamero
Teniente segundo graduado	Ramón Sánchez Carrión
Teniente segundo graduado	Emiliano L. Fessel

Guardias Marinas

D. José A. Morante	Daniel Salazar
D. Ruperto Alzamora	José Félix García[88]
Ernesto Romero	Pedro M. Alfaro
Germán Soyer	José Carrasco

Oficiales Mayores

Cirujano de primera clase	D. Miguel Rodamonte
Contador oficial segundo	Arturo Villarán

Maquinistas

1er. Ing. Alberto Lawrence	3° Ing. Emilio Agreda
3° Ing. Walker Taylor	4° Ing. Daniel Morales

Tripulación

2° contramaestre	Francisco Perna
2° condestable	Eusebio Saldaña
1° carpintero	Lorenzo Muñoz
Cabo de timoneles	Jorge Farrés
Maestre de víveres	Arturo B. Muñiz
Cocinero de cámara	Miguel Cuadra

Artilleros de Preferencia

Raymundo Galloso	Devis Sharbs
Ismael Montesinos	Pedro Antonio

Cosme Huamaní

Marineros

Nicolás Figueroa	Jorge Nicolás
Francisco Gonzales	Manuel Díaz
Fidel Segura	José Jiménez
Manuel Solano	Jeremich Depon
Segundo Villegas	Jorge Brown
José Crisóstomo	Guillermo Sotillo
José Flores	Antonio Herrera
Enrique Saes	Antonio Pines
Antonio Peña	Manuel Vera
Demetrio Constantino	Guillermo Cánepa

Jorge Lebrielos

Grumetes

Francisco Sarrón	Ceferino Ruiz

David Aguilar

Cabos de Fogonero

Emilio Clavaba	Henry Jones

Fogoneros

Guillermo Cerrón	Williams Jackson

Guillermo Ariochi Juan Paterson
Jorge Gibson

Carboneros

Manuel Carrasco Guillermo Hurtado
Ernesto Mones Federico Maffatt

Guarnición

Corneta Soldado Daniel Molina

Meses después (13 de julio), en vista de los desórdenes existentes en el departamento de Arequipa, el indicado oficial fue nombrado capitán del puerto de Mollendo, haciendo su despacho y el de la aduana abordo de la nave; por esta razón, al *Santa Rosa* se le llamó por mucho tiempo la "aduana flotante".

Con fecha 18 de octubre de 1885 y desde Mollendo, el comandante de la nave remitió a la Superioridad Naval dos documentos: el Inventario (noviembre de 1884) y el Petipié (junio 23 de 1886) del *Santa Rosa* que obraban en su poder desde que asumió el mando. Este último, de primerísima importancia para completar la descripción del susodicho buque, nos ofrece la siguiente información:

Sobrequilla: de acero angular de 4 x 3 pulgadas y unida por planchas de acero de 5/16 de pulgada remachadas.

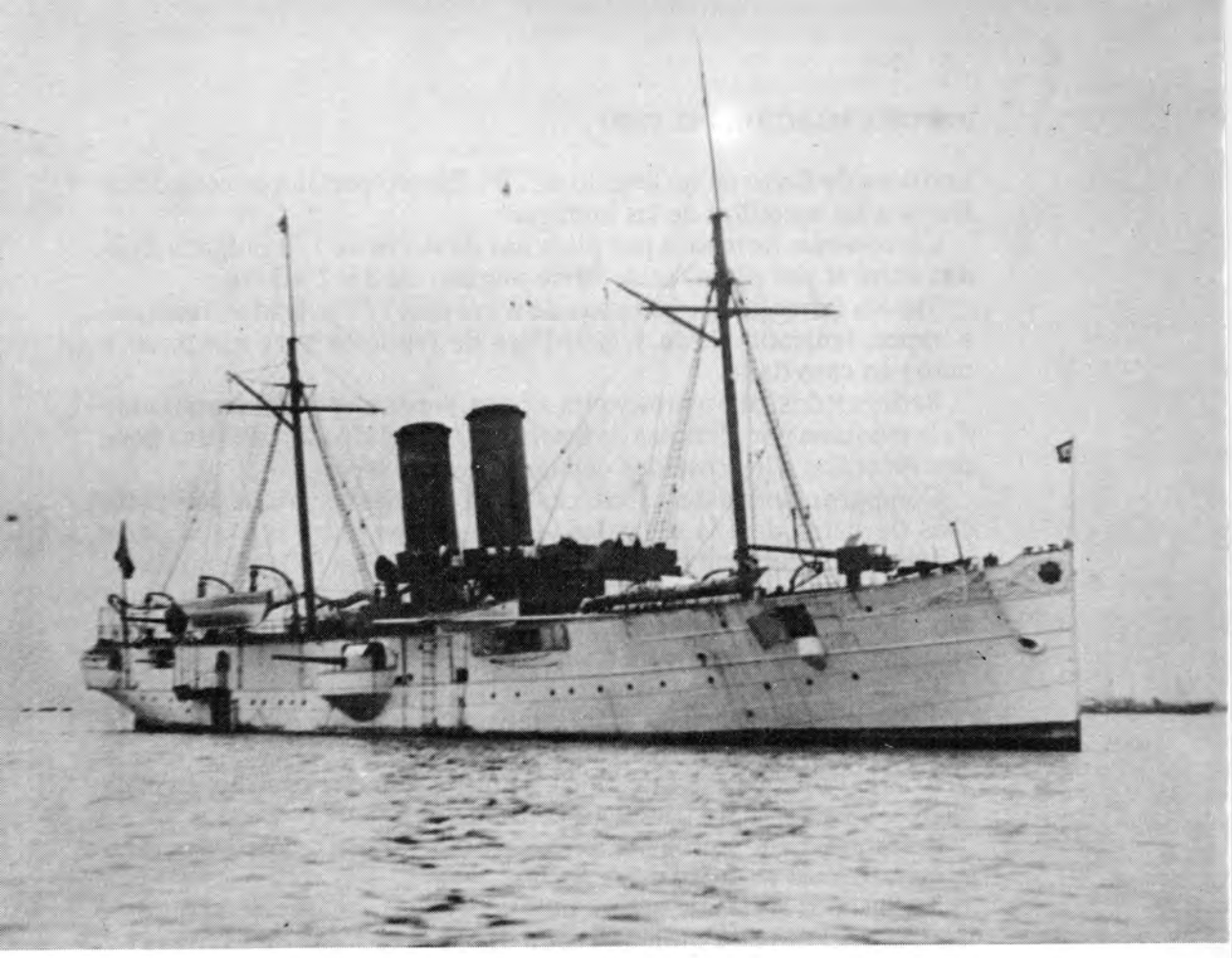
Roda y codaste: de fierro de la mejor clase de 7 x 3/4 de pulgada

Cuadernas: de acero angular de 3 x 2 1/2 x 5/16 de pulgada en el centro del buque, disminuyendo hacia proa y popa hasta quedar reducidas a 2 1/2 x 2 x 7/32 y reforzadas por planchas de acero angular de 2 1/3 x 3 x 7/39 de pulgada.

Baos: de acero angular de 4 1/2 x 3 x 4/16 de pulgada al centro del buque y de 3 1/2 x 3 x 4/16 de pulgada a proa y popa.

Cubiertas: las de toldilla, puente y castillo son de pino blanco de 3 x 3 pulgadas, y la del entrepuente formada de planchas de acero de 7/39 de pulgada al centro, 5/32 a proa y 4/32 a popa, remachadas con pernos de fierro de 1/2 pulgadas de diámetro sobre los baos y ligadas entre sí por 2 pulgadas. Esta cubierta está asegurada al costado por pernos de fierro de 5/16 pulgadas de diámetro y apuntalada hasta la sobrequilla por barras cilíndricas de fierro de 5 pulgadas de diámetro.

Amuradas: formadas por planchas de acero de 3/4 de pulgada y 4 pies 8 pulgadas de alto, apuntaladas sobre la cubierta por estribos ci-



El crucero *Lima*
anclado en el Callao a fines del siglo XIX.

líndricos de fierro en un ángulo de 75°. Cuatro portalones corredizos frente a las escotillas de las bodegas.

Carboneras: formadas por planchas de fierro de 1/8 pulgada ligadas entre sí por planchas de fierro angular de 2 x 2 x 5/16.

Timón: formado por planchas de acero de 4 1/2 pulgadas; funciona a vapor, teniendo rueda y guardines de repuesto para funcionar a mano en caso dado.

Bodegas: dos; una a proa y otra a popa, separadas del departamento de la máquina por planchas de fierro de 1/4 de pulgada; cada una tiene dos escotillas a los costados con cuarteles de fierro.

Compartimientos del casco: cuatro divisiones formadas con planchas de fierro de 1/4 de pulgada, aseguradas entre sí y a la parte inferior de la cubierta con fierro angular de 2 x 2 x 5/16 de pulgada, y remachadas con pernos de fierro de 1/2 pulgada de diámetro. Estas secciones están dispuestas de tal modo que en caso de avería una de ellas evita que el agua pase a las demás.

Tanques de agua: tiene cuatro de fierro; uno a proa con 35 toneladas de capacidad; dos al centro con cuatro toneladas de capacidad cada una y otro a popa con 40 toneladas.

Arboladura: dos palos de pino oregón de 35 metros de alto sin masteleros. Una verga de trinquete y otra de velacho.

Pescantes: tiene a proa por ambos costados 4 con seis aparejos para embarcaciones y dos para las anclas.

Anclas: dos anclas de quince quintales cada una; una de 20 quintales; tres anclotes de 2 quintales cada uno; dos cadenas de 1 pulgada y 90 brazas cada una; una cadena de 1/2 pulgada y 40 brazas; una espía de 4 1/2 pulgadas y 60 brazas; otra de 6 pulgadas y 45 brazas.

Las dos espías se encuentran muy usadas

Escalas: tiene una al costado de estribor con su plataforma anjaretada, tres de teak con platinas de bronce para subir al puente y toldilla y la otra con descansos forrados en plomo para bajar a la cámara.

Velamen: un foque, dos cuchillas y una vela de estayo y en mal estado y dos redondas nuevas.

Toldos: uno nuevo a popa y dos viejos a proa

Embarcaciones: un salvavidas y 2 botes pequeños

Cocina: una de fierro con todos sus útiles

Camarote del comandante: uno con catre, mesas, estante, lavatorio y sofá de cedro encharolado.

Cámara de oficiales: está situada a popa bajo la toldilla con una entrada y un cubichete. Tiene ocho camarotes de los cuales 6 tienen dos camas y los 2 restantes tienen una cama y un sofá; 2 mesas de cedro

que pueden contener cada una 12 personas con 4 asientos corridos, colocados al costado de las mesas. Un aparador de cedro con piedra de mármol y un espejo con marco de cedro encharolado. Además, hay un camarote en el puente para oficiales y debajo de éste hay tres camarotes para maquinistas y, bajo la cubierta de proa, dos camarotes más con 8 camas para fogoneros y carboneros.

Entrepuente de popa: de 34 pies de largo con cubierta de pino oregón de 4 x 8 con dos hileras de catres de 8 camas a cada lado hasta el mamparo de popa; dos lavatorios, una cómoda, una mesa en el centro y cuatro bancas. La bajada al entrepuente tiene una escala de teak; además, dos escotillas con cuarteles de fierro y dos enjaretados de roble.

Entrepuente de proa: de 58 pies de largo con cubierta de pino oregón de 4 x 8. Tiene dos camarotes con dos camas cada una para oficiales de mar y 28 catres a ambos lados para la tripulación. Hay dos escotillas con cuarteles de fierro y dos enjaretados de roble, teniendo una escala de la misma madera.

Instrumentos de navegación: dos correderas de patente, un cronómetro Dent, un compás de bitácora, un compás de embarcación, dos ampolletas de 28", una regla paralela, 56 cartas y 2 relojes de colgar.

Armamento: tiene un cañón rayado de 7 centímetros sistema Krupp. Además, 39 carabinas; 120 bombas cargadas para ese cañón; 200 estopines de fricción; 50 estopines de flama; 6 lanza fuegos; 1000 cápsulas para las carabinas; 120 saquetes para el cañón.

Máquinas: de alta y baja presión con dos calderas de acero; cada máquina tiene 55 caballos de fuerza nominal, siendo la presión de las calderas 95 de vapor; el consumo de carbón es de 10 toneladas cada 24 horas; el de aceite 4 galones diarios y el de cebo 3 en igual tiempo.

Máquinas accesorias: dos cigüeñas a vapor al pie de cada palo, con dos plumas cada uno que pueden soportar 5 toneladas de peso[89].

Por resolución de 14 de diciembre de 1885 se nombró como comandante de este pequeño vapor al capitán de navío Manuel A. Villavisencio, en reemplazo de Bernabé Carrasco "que debía ponerse a disposición del Gobierno". El día anterior, el saliente comandante había informado que el buque se encontraba "completamente sucio en sus fondos". A los pocos días de haber recepcionado la nave, Villavisencio se dirigió (24 de diciembre) al coronel Director de Guerra y Marina exponiéndole la situación del buque y la imperiosa necesidad de efectuar algunas transformaciones en él. Entre otras cosas le manifestaba: "El buque no tiene entrepuente, sino una espaciosa bodega a popa y otra a proa, así es que la tripulación vive sobre la estrecha cubierta que

es de fierro y lo mismo pasará con los transportes que se conduzcan. Las carboneras sólo contienen carbón para tres días y el exceso de carbón tiene que ir en las bodegas, junto con los víveres y artículos navales; todo lo que, necesariamente, tiene que malograrse en poco tiempo como ha sucedido últimamente con una gran cantidad de galletas. En la estrechez actual, hasta es dificultoso conseguir gente para la dotación, por falta de espacio donde dormir y por estar expuesto a enfermarse, ya sea por el calor del día o el frío de la noche, estando siempre a la intemperie. En cambio, hechas las obras en proyecto, que consisten principalmente en aprovechar por medio de dos entrepuentes la capacidad de las bodegas de popa y proa, se conseguirá alojamiento cómodo y extenso para los guardiamarinas, oficiales de mar y para la marinería, así como más campo para llevar transportes. También podrá guardarse en las carboneras que se hagan, carbón por 10 días más y los víveres y artículos navales se conservarán separados en sus respectivos pañoles. Creo, además, que hasta las condiciones marineras del buque mejorarán, pues disminuirán en cierta cantidad los pasos altos de cubierta, sobre todo cuando se conduzca mucha gente. La propuesta hecha por el gerente de la Compañía del Dique del Callao me parece bastante aceptable, pues son especialistas en esa clase de obras y disponen de los elementos y operarios necesarios para hacerla en pocos días..."[90].

En la misma fecha que para el *Perú* (27 de enero de 1886), la Junta Económica de Marina presentó al Ministerio de Guerra y Marina un cuadro de la dotación que a su entender debería asignársele al transporte *Santa Rosa*. Para los efectos del cálculo respectivo, se tomó como referencia la dotación que habìa tenido el buque peruano *Talismán* "que por su porte y condiciones se asemejaba al *Santa Rosa*...". He aquí la dotación propuesta:

Un comandante capitán de fragata
Un segundo comandante teniente primero
Tres tenientes segundos
Un alférez de fragata
Cuatro guardiamarinas
Un contador oficial segundo
Un cirujano de segunda clase
Un primer maquinista
Un segundo maquinista
Un tercer maquinista
Un ayudante de máquina
Un primer guardián

Estado de consumo de víveres del transporte Santa Rosa *de abril a diciembre de 1886*

Meses	Dotación	Raciones	Carne fresca		Pan fresco		Carne salada		Tocino		Arroz		Frejoles		Manteca		Cacao		Azúcar		Harina		Galletas		Té		Sal		Ají		Ron	Vinagre	Verduras	
			Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Litros	Litros	Kl.	Gr.
1° al 30 de abril	1,715	1,715	986	24	788	90	–	–	–	–	197	34	148	12	49	22	49	22	74	06	–	–	–	–	12	42	24	61	3	20	237	30	394	22
1° al 31 de mayo	1,751	1,751	1,006	48	805	46	–	–	–	–	202	–	150	88	50	15	50	15	76	–	–	–	–	–	13	–	25	–	3	22	242	30	402	96
1° al 30 de junio	1,815	1,815	1,043	74	834	90	–	–	–	–	208	38	156	40	51	98	51	98	78	20	–	–	–	–	13	–	26	12	3	22	251	31	414	–
1° al 31 de julio	1,924	1,924	1,103	54	885	04	–	–	–	–	218	04	166	06	55	20	55	20	83	03	–	–	–	–	13	–	27	60	3	58	265	34	442	52
1° al 31 de agosto	1,930	1,930	1,109	52	887	80	–	–	–	–	222	20	166	52	55	26	55	26	83	26	–	–	–	–	13	80	27	63	3	68	265	34	443	90
1° al 30 de setiembre	1,824	1,824	1,050	18	840	42	–	–	–	–	210	22	157	32	52	44	52	44	78	66	–	–	–	–	12	88	26	22	3	22	251	31	420	21
1° al 31 de octubre	1,922	1,922	984	86	787	98	72	22	23	92	221	26	163	60	55	20	55	20	82	80	23	92	96	14	13	80	27	60	3	68	265	34	394	76
1° al 30 de noviembre	1,830	1,830	1,052	02	841	80	–	–	–	–	210	68	157	78	52	90	52	90	78	89	–	–	–	–	13	34	26	45	3	22	251	31	420	90
1° al 31 de diciembre	1,871	1,871	1,075	48	860	66	–	–	–	–	215	28	161	46	53	82	53	82	80	73	–	–	–	–	13	34	26	91	3	22	258	31	430	33

(Archivo Histórico de Marina).

Un segundo guardián
Un segundo condestable
Un segundo carpintero
Un cabo de timoneles y de luces
Un maestre de víveres
Un cocinero de cámara
Un cocinero de equipaje
Un mayordomo de comandante
Un mayordomo de cámara
Cuatro artilleros de preferencia
Dos artilleros ordinarios
Ocho marineros
Seis grumetes
Dos cabos de fogoneros
Cuatro fogoneros
Cuatro carboneros

Meses después (26 de junio) se le mandó a tasar en el estado en que se encontraba por la suma de 15,000 libras esterlinas "sin tener en cuenta las reparaciones que se le habían hecho para alojar transporte".

En la revista de comisario pasada en Mollendo a bordo del *Santa Rosa* (14 de enero de 1887) encontramos la siguiente relación del personal en servicio que, jerárquica y cuantitativamente, no se ajustaba a la propuesta de arriba:

Jefes y Oficiales de Guerra

Comandante:	Capitán de navío Manuel A. Villavisencio.
Segundo comandante:	Capitán de corbeta José Rosas[91]
Tenientes primeros graduados:	Belisario Cruzat[92] y Elías Higginson.
Teniente segundo graduado:	Ramón Sánchez Carrión
Alfereces de fragata:	Grimaldo Villavisencio[93], Benjamín de la Haza y Juan de Mora.
Guardiamarinas:	Lizardo Reyes[94], José Morales Saavedra, Daniel Salazar[95], José F. García (con licencia).

Oficiales Mayores

Cirujano de primera clase:	Miguel Rodamonte

Contador oficial del cuerpo político: Pedro Herrada

Maquinistas

Primer maquinista:	Albert Lawrence
Tercer maquinista:	Walker Taylor
Cuarto maquinista:	Santiago Luth y Ruperto Reyes.
Ayudante de máquina:	José M. Sarmiento (con licencia).

Oficiales de Mar

Primer guardián:	Raymundo Galloso
Segundo guardián:	Jorge Nicola
Segundo condestable:	Eusebio Saldaña
Segundo carpintero:	Andrés Camacho
Cabo de timoneles:	Simón Liquidano
Maestre de víveres:	Antonio Herrera
Cocinero de equipaje:	José Sal
Cocinero de segunda cámara:	Santiago Ybásola
Mayordomo de la primera cámara:	Juan Afin
Mayordomo de la segunda cámara:	Manuel Mejía

Artilleros de Preferencia

Manuel Loli, Federico Márquez, Francisco Gonzales y Pedro Sánchez.

Artilleros Ordinarios

Germán Patiño y Manuel Suárez

Marineros

Jacinto Medina, Guillermo León, Manuel Vera, John Wart, Fernando Varela, Justo Morán, Santos Pérez y H. W. Neglia.

Grumetes

Víctor M. Alayza, Benjamín Cueto, Francisco Santa Ana,

Epifanio Ramírez, José M. Quispe y César Echevarría.

Cabos de Fogoneros

Manuel León y Teodoro Solís

Fogoneros

William Clark, Federico Vértiz y Manuel Fernández

Carboneros

John C. Martin, Aniceto Vidal, John Mc Gregor y Abraham Medina.

De conformidad con el total asignado en el Presupuesto General de la República, el 4 de febrero del mismo año se asignó a la dotación del *Santa Rosa* los haberes que a continuación se detallan:

		Al mes S/.	Al año S/.
1	comandante capitán de navío	220	2,460
	Al mismo por gratificación al mando	82	984
1	segundo comandante capitán de fragata	130	1,560
	Al mismo por gratificación del mando	24	288
2	tenientes segundos a S/. 60. c/u	120	1,440
2	alfereces de fragata a S/. 50. c/u	100	1,200
3	guardiamarinas a S/. 20. c/u	60	720
1	contador	65	780
1	cirujano	80	960
1	primer maquinista	155	1,860
1	tercer maquinista	75	900
2	cuartos maquinistas a S/. 50. c/u	100	1,200
	Gratificación sin mando para los 13 anteriores	260	3,120
1	primer guardián	32	384
1	segundo guardián	26	312
1	segundo condestable	30	360
1	segundo carpintero	30	360
1	cabo de timoneles	22	264
1	maestre de víveres	30	360
1	cocinero de equipaje	22	264
1	cocinero de cámara	20	240

2	mayordomos a S/. 20. c/u	40	480
4	artilleros de preferencia a S/.20. c/u	80	960
2	artilleros ordinarios a S/.18. c/u	36	432
8	marineros a S/.16. c/u	128	1,536
6	grumetes a S/.10. c/u	60	720
2	cabos de fogoneros a S/. 32. c/u	64	768
4	fogoneros a S/. 28. c/u	112	1,344
4	carboneros a S/. 16. c/u	64	768
		2,267	27,204
59	Raciones para 365 días=		
	21,535 a 40 centavos c/u	712	8,614
	TOTAL.... S/.	2,979	S/. 35,818

El 22 de marzo de 1887 el *Santa Rosa* pasó a formar parte de la compañía nacional Berninzon y Cía.

Al convertirse en 1888 el vapor *Perú* en pontón, quedó sólo para el servicio de nuestras costas el *Santa Rosa*, cumpliendo ese servicio –de acuerdo a lo manifestado por el Ministro del ramo– "en condiciones satisfactorias"[96]. A comienzos de este año (5 de marzo) el Ministro Mujica se dirigió a su colega de Hacienda y Comercio para manifestarle su extrañeza porque a este buque no se le había proporcionado víveres en su último viaje, en comisión de servicio a Mollendo; solicitándole que en el futuro cuando todo buque se encontrara en esa condición se le atendiera prioritariamente. Este documento, interesante porque más tarde lo allí expresado se convirtió en norma, se encuentra en el Archivo General de la Nación. Dice así: "Como verá Ud. por los dos oficios que, en copia, acompaño, se han presentado resistencias para la provisión de víveres frescos al vapor *Santa Rosa*, en Mollendo, en razón de no haberse abonado todavía el valor de los que se suministraron al mismo buque en los dos viajes que á ese puerto hizo conduciendo los batallones "Junín" y "Tarapacá", por no estar facultado el administrador de la Aduana para el pago de raciones para los buques de la Armada. Por tal motivo, y siendo necesario que cuando un buque del Estado llegue á un puerto, en comisión de servicio, se le provea de los víveres que haya menester, tanto para su dotación como para el transporte que conduzca á bordo; tengo el honor de dirigirme á Ud. á fin de que se digne autorizar á las Aduanas de la costa para que abonen dichos víveres siempre que los expresados buques los pidan, en los puertos de sus respectivas jurisdicciones, por medio del correspondiente pedido y con la intervención del capitán del puerto, debiendo dicho pedido, acompañado de la cuenta del proveedor, remitirse al

Gobierno para la aprobación respectiva".

A lo largo de su historia, el *Santa Rosa* fue sometido a constantes e importantes reparaciones e innovaciones. Se le artilló con cuatro cañones Krupp de campaña y con dos ametralladoras Maxim en el puente de navegación. En 1889 se le hizo una refacción considerable que lo dejó "en pié de guerra" y dotado con la organización militar correspondiente. El 30 de abril de 1891 *El Comercio* informaba que la Empresa del Dique Flotante había construido una "hermosa falúa de 12 remos" para el transporte nacional *Santa Rosa;* y seis meses después el 19 de octubre, anunciaba que dicho transporte "había concluido sus reparaciones en el Dique", quedando en óptimas condiciones. Si bien es cierto que el casco y la maquinaria de esta nave se hallaban en buen estado –conforme lo señalaba el decano de la prensa nacional– no sucedía lo mismo con el departamento de calderas; éstas, tal como lo indicó el Ministro del ramo en su Mem*oria* de 1893, necesitaban ser cambiadas con urgencia. Su antecesor, se había dirigido con fecha 28 de noviembre de ese año a Wenceslao Meléndez (Jefe de la Legación del Perú en la Gran Bretaña) encargándole realizar "las gestiones convenientes a fin de obtener de la factoría en donde fue construído el transporte dos presupuestos: el uno por el valor del material, de primera calidad, que se necesita para componer allá las salas de fuego de dicho buque, que se encuentran en muy mal estado; y el otro por el costo total de calderas nuevas de acero de primera calidad, como las originales que existen a bordo...". La construcción de estas últimas se ordenó a Inglaterra, siendo colocadas el 12 de marzo de 1894; también se le cambió la caja de humo y chimenea. El 17 de marzo de ese año la comisión integrada por Amaro G. Tizón[97], Manuel A. Villavisencio y Benjamín F. Botsford, nombrada por el Ministro Francisco Antayo para verificar el funcionamiento de las calderas, informó "que la maquinaria con todas sus conexiones, llaves, válvulas y las calderas perfectamente instaladas y forradas en felpa y planchas de plomo, habían funcionado con toda regularidad" en el recorrido del Callao a Ancón y viceversa. Aquí el texto íntegro del Informe:

> "La comisión nombrada por Ud. de orden del Sr. Coronel Ministro del ramo, para hacer la prueba de los nuevos calderos del transporte *Santa Rosa;* así como de las dos cureñas que para el servicio de este buque ha construído la factoría Heaton, Cree y Compañía, la ha desempeñado de la manera que a continuación se expresa.
>
> Constituída la comisión a bordo del referido transporte en la mañana del 16 del actual, encontré sus hornillas encendidas y la máquina expedita, zarpando a las 10 h. 45' a.m. con rumbo a Ancón en

cuyo puerto se dio fondo a las 12 h. 45' p.m., habiendo empleado dos horas para recorrer un trayecto de 21 millas. La máquina y calderos funcionaron corrientemente haciendo sus hélices 112 revoluciones y generando 65 libras de presión, con 26 pulgadas de vacío.

A las 2 h. 57' zarpamos con rumbo al Callao, con pequeña marejada y brisa fresca del sur. Arribamos a las 5 h. empleando dos horas tres minutos para recorrer igual trayecto, con 114 revoluciones, 75 libras de presión y 26 de vacío. Por consecuencia el andar deducido de esta manera: el indicado por la corredera de patente y por marcaciones hechas en las islas de Pescadores resultó ser de 10 8; debiendo sí esperarse que con mayor presión la que puede llegar a 90 libras, mayor número de revoluciones y más expeditos o corrientes los rozamientos de las nuevas empaquetaduras que se han colocado, la marcha de este buque sea de once millas.

Un pequeño escape de vapor que se perdía al regresar de Ancón procedente de la válvula de seguridad, es de fácil y sencilla reparación. En resumen la maquinaria con todas sus conexiones, llaves, válvulas y los calderos perfectamente instalados y forrados en felpa y plancha de plomo han funcionado con toda regularidad.

Las dos cureñas son de roble y su herraje de bronce y fierro sólidamente construídas: en su género son buenas; pero en razón del adelanto obtenido en el ramo de artillería su uso va desapareciendo reemplazado por las hidráulicas, superior bajo de todos conceptos, 16 tiros a bomba se hicieron con las 2 piezas variando los ángulos de elevación para conocer la resistencia del montaje; y el resultado fue bueno; siendo el retroceso proporcional. Los compresores trabajan con poder bastante para neutralizar el esfuerzo del retroceso. Así mismo es de sencillo manejo el aparato para dejar la pieza en batería; y el aplicado por medio de una rueda y piñón para ronzar convenientemente el cañón.

El pivote que asegura la corredera por un extremo tiene la solidez necesaria y se mantuvo firme en su sitio: están asegurados con dobles planchas de fierro por las partes alta y baja de las cubiertas. Por el otro gira suavemente la corredera, sobre secciones de planchas de bronce del espesor de 3/4 pulgadas atornilladas a la cubierta".

No obstante, a los pocos meses el capitán de fragata José Rosas, comandante del *Santa Rosa*, se dirigió al Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo anunciándole la necesidad de entrar al dique para hacer ciertas reparaciones: "Tengo el honor de poner en conocimiento de usted –decía en su oficio del 5 de octubre– que el buque de mi mando necesita hacer algunas reparaciones tales como empaquetar

Movimiento de barcos de guerra en el Callao

1890

NACIONALIDAD	ENTRADAS				SALIDAS			
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Armas de fuego	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Armas de fuego
Peruanos	7	3,788	501	23	8	5,578	646	28
Ingleses	14	31,670	2,903	126	15	32,810	3,047	134
Franceses	2	4,000	424	20	2	4,000	424	20
Italianos	1	2,700	220	8	1	2,700	220	8
Chilenos	7	10,212	770	33	8	13,212	982	43
Austriacos	1	1,800	280	4	1	1,800	280	4
Total	32	54,170	5,098	214	35	60,100	5,599	237

1891

NACIONALIDAD	ENTRADAS				SALIDAS			
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Cañones	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Cañones
Ingleses	10	35,440	2,888	88	10	35,440	2,889	88
Norteamericanos	7	28,083	2,620	82	7	28,083	2,620	82
Franceses	5	13,520	1,832	68	5	13,520	1,837	68
Alemanes	3	8,464	985	44	3	8,464	985	44
Chilenos	7	7,048	952	37	7	7,048	952	37
Peruanos	5	6,036	550	25	4	4,246	424	18
Total	37	98,591	9,827	344	36	96,801	9,707	337

1892

NACIONALIDAD	ENTRADAS				SALIDAS			
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Cañones	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Cañones
Peruanos	4	4,246	408	20	4	4,246	408	20
Ingleses	11	24,635	2,244	99	10	22,255	1,949	96
Franceses	4	8,819	1,021	43	2	4,000	422	20
Norteamericanos	6	19,126	1,746	67	6	19,126	1,746	67
Total	25	56,826	5,411	229	22	46,627	4,525	203

1894

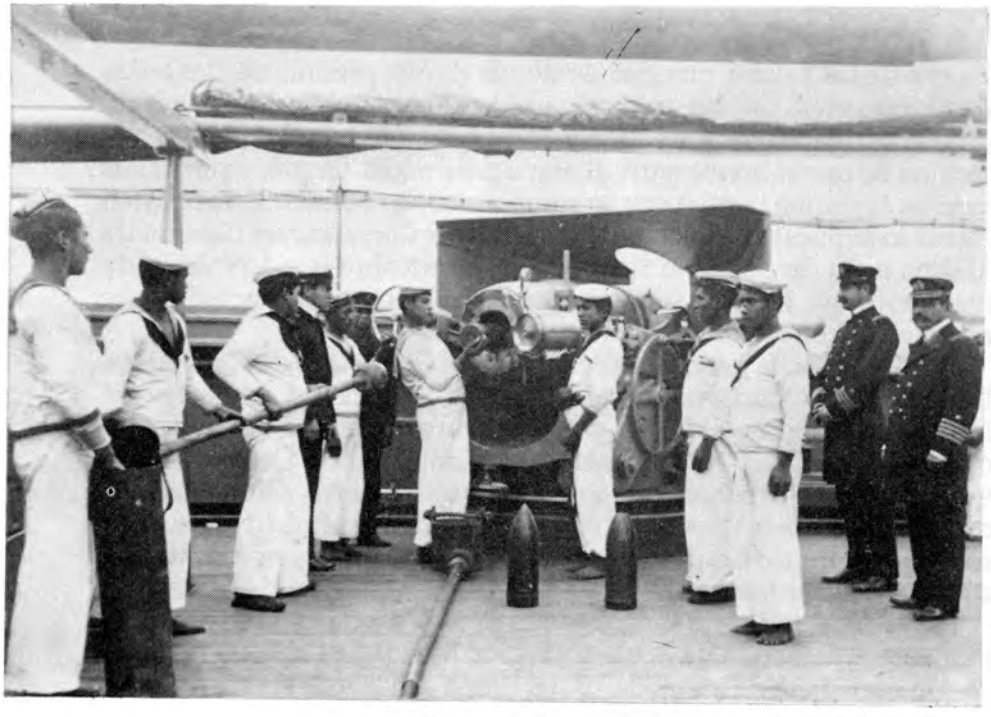
NACIONALIDAD	ENTRADAS				SALIDAS			
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Cañones	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Cañones
Peruana	32	37,485	3,643	157	34	38,057	3,732	160
Inglesa	9	24,362	2,323	88	10	26,194	2,475	96
Francesa	4	11,415	1,125	36	4	11,535	1,107	36
Alemana	3	7,100	837	50	3	7,100	837	50
Norteamericana	4	7,662	719	28	5	9,362	923	34
Chilena	2	4,160	466	20	1	2,080	268	10
Mexicana	1	1,250	192	10	1	1,250	192	10
Total	55	93,434	9,305	385	58	95,578	9,534	396

(*Informes de los cónsules británicos*, vol. III, pp. 129-155).

los ejes de los hélices, arreglar la válvula de alta presión, ajustar todas las chumaceras, calafatear la caldera de babor, arreglar las llaves de prueba y algunas otras de menor consideración, para lo que hay necesidad de que el buque entre al dique para poder limpiar y pintar sus fondos, al mismo tiempo que se empaquetan las hélices. Sírvase usted elevar lo expuesto a conocimiento del señor Comandante General de Marina a fin de que si lo tiene a bien, se nombre una Comisión de Ingenieros que informe sobre los desperfectos que dejo anotados y se resuelva lo conveniente".

El mismo día, la petición fue elevada a la Comandancia General del Departamento Marítimo, la que a su vez la elevó al despacho del Ministro de Guerra y Marina, por no hallarse apta para dar una solución de inmediato. "No pudiendo esta Comandancia General –decía en el proveído– resolver este asunto, en razón de las condiciones en que se encuentra la República, elévese el pedido al Ministro del ramo". El Ministro inmediatamente ordenó "que en el día ingrese la nave al dique a realizar las reparaciones del caso".

El día 8 del indicado mes, estando aún el buque en el dique, nuevamente el comandante Rosas solicitó al Mayor de Ordenes la "reparación inmediata de los maderos del timón en vista de encontrarse sumamente gastados": sugiriendo la conformación de una comisión dictaminadora. El trámite siguió idéntico curso que el pedido anterior. Conformada la comisión, presidida por el propio Rosas e integrada por el ingeniero Joseph Cree, el maestre del dique David Coutts y el primer ingeniero del crucero *Lima* James A. Henderson, recomendó que dada la urgencia se podía hacer "una reparación provisional cuyo costo no pasaría de sesenta soles y el tiempo de ejecución de 24 horas"; haciendo notar que en un futuro inmediato era "de absoluta necesidad sacar el timón para hacer una reparación completa de los maderos, pues éstos han perdido más de media pulgada de diámetro y se hallan por consiguiente sumamente debilitados". El temperamento de la comisión fue aceptado por la Superioridad Naval; los trabajos se hicieron en la afamada factoría Del Aguila. Efectuado el mejoramiento indicado, el *Santa Rosa*, por orden expresa del Presidente de la República, fue destacado al norte para custodiar los puertos cercanos a la capital amenazados por los montoneros pierolistas. Así lo hizo saber el propio Comandante General de la Escuadra, contralmirante Manuel A. Villavisencio, al comandante de la nave en su oficio de fecha 21 de enero de 1895: "Como he prevenido a US. verbalmente, deberá zarpar con el buque de su mando al mediodía de hoy, para desempeñar la comisión de vigilancia, entre la costa de Chancay y Huarmey, sujetán-



Cañón Armstrong de 6
pulgadas del transporte *Constitución* en
agosto de 1906.

dose al pliego de instrucciones que se le adjunta; pudiendo además proceder US. en las imprevistas circunstancias que se presenten con el celo y actividad que su experiencia le sugiera, para dar buena cuenta de su comisión. Debo advertir a US. que el Supremo Gobierno tiene pleno conocimiento de que se trata de introducir armas y municiones por dicha costa, burlando la vigilancia de la Escuadra, por lo cual debe US. recomendar a sus subordinados la más estricta vigilancia".

Las instrucciones aludidas consistían en:

1° Recorrerá con frecuencia la costa comprendida entre Chancay y Huarmey, a fin de apresar las embarcaciones que no estén despachadas debidamente por las autoridades legales o que condujesen armas y municiones así como conspiradores o personas sospechosas.

2° Siempre que se creyese conveniente destacará de abordo una embarcación bien tripulada y armada para que haga igual servicio en la costa inmediata a donde permanezca el buque, dando al oficial comisionado las instrucciones del caso, tratando siempre que sea posible de que la embarcación quede a barlovento del punto donde se halle el buque, a fin de que sea más fácil el arribo de la embarcación.

3° Observará y tomará noticia de los movimientos de las fuerzas rebeldes que se encuentren en la costa, hostilizándolas en cuanto sea posible.

4° Después de tres o cuatro días, regresará al Callao, aprovechando de la noche para hacer su viaje, a fin de tomar víveres, atender a las necesidades que tenga e informar sobre el desempeño de su comisión; debiendo regresarse el mismo día a continuar su comisión en la costa indicada.

5° Además de las instrucciones indicadas, dispondrá y tomará todas las medidas que a su juicio creyese conveniente para el buen éxito de la comisión que se confía a su celo y experiencia.

Al mes siguiente, siempre por encargo del Presidente Cáceres, la nave fue destacada al sur; en cumplimiento de esta misión, a comienzos de febrero sirvió, tanto como sede de la aduana de Mollendo, como de la autoridad marítima; así lo hizo, comunicó el mencionado Comandante General de la Escuadra al Director de Marina en su oficio de 11 de febrero de ese año: "Habiendo dispuesto S.E. el Presidente que, al desocupar las fuerzas del Gobierno el puerto de Mollendo, se constituyera la Aduana y la capitanía en el guardacostas *Santa Rosa*, he dado las órdenes del caso al Sr. comandante del expresado buque para que admita a bordo a dicho personal y dé las facilidades posibles

para el despacho, debiendo permanecer estacionado allí"[98].

Ese mismo año (3 de enero) el indicado Comandante General de la Escuadra habíase dirigido al Director de Marina para comunicarle que los buques de la Escuadra a su mando (el *Santa Rosa* entre ellos) "se encontraban faltos o mal dotados de ingenieros" y que no todos los de igual clase gozaban de idéntico haber "a causa de los contratos particulares" que tenían algunos; esta situación –a su juicio– ocasionaba "serios inconvenientes e irregularidades" que, felizmente, podían salvarse "sin gravar al Erario y sin perjuicio de los contratos existentes". Para remediar este inconveniente, proponía a la consideración del Supremo Gobierno una escala de sueldos para los ingenieros y la dotación correspondiente a cada buque; en el cuadro propuesto, refrendado por los informes del ingeniero inspector de máquinas, aparecen algunos ingenieros ascendidos "por sus méritos y antigüedad" y otros que aceptaban servir en la Escuadra "en las condiciones propuestas". El documento concluye solicitando al Ministerio del ramo, dar inmediata solución a lo planteado "a fin de que en el día quede arreglado el servicio de las máquinas de los buques de la Escuadra, que actualmente es deficiente". Este es el cuadro sugerido:

Haber mensual de los Ingenieros de la Escuadra

Inspector de máquinas	S/. 250
Primeros ingenieros	220
Segundos ingenieros	180
Terceros ingenieros	120
Cuartos ingenieros	80
Practicantes de máquina	45

Dotación de Ingenieros correspondiente a los buques de la Escuadra

Servicio General de las Máquinas
Un Ingeniero Inspector

Crucero *Constitución*
Un primer ingeniero
Un segundo ingeniero
Un tercer ingeniero
Un cuarto ingeniero
Dos practicantes de máquinas

Crucero *Lima*
La misma dotación que el anterior

Guardacostas *Santa Rosa*
Un segundo ingeniero
Un tercer ingeniero
Dos cuartos ingenieros
Un practicante de máquina

Transporte *Chalaco*
Un segundo ingeniero
Un tercer ingeniero
Un cuarto ingeniero
Un practicante de máquina

Los nombres de los propuestos para desempeñar tales cargos eran:

Crucero *Constitución*

Primer ingeniero,	James Henderson
Segundo ingeniero,	Jorge Gilfillan
Tercer ingeniero,	A. Colmenares
Cuarto ingeniero,	Juan Klowath

Crucero *Lima*

Primer ingeniero,	Joseph Cree
Segundo ingeniero,	Henry Lonnon
Tercer ingeniero,	Germán Narváez
Cuarto ingeniero,	Robert Stuart

Guardacostas *Santa Rosa*

Segundo ingeniero,	Benjamín Botsford
Tercer ingeniero,	Walter Miskin
Cuarto ingeniero,	Almanzor Gardito
Cuarto ingeniero, .	Antonio Amico

Transporte *Chalaco*

Segundo ingeniero,	Felipe J. Panizo
Tercer ingeniero,	Benjamín Larrea
Cuarto ingeniero,	José López

Con fecha 5 del indicado mes de enero, se aprobó íntegramente el cuadro presentado por la Comandancia General de la Escuadra.

Triunfante la revolución pierolista, el 12 de julio de 1896 se estableció la Comandancia General de la Escuadra, entrando el *Santa Rosa* a formar parte de ella con el siguiente armamento:

4 cureñas Krupp
4 cureñas hidráulicas
10 rifles Mannlicher
24 carabinas
19 espadines

En estas condiciones, a lo largo de la segunda mitad de ese año, el buque realizó continuos viajes a la isla de Palominos para estudiar y determinar el alcance del nuevo faro, conduciendo a los ingenieros, técnicos y personal de la Marina responsables de la obra.

Encontrándose el *Santa Rosa* en el dique (primera quincena de enero de 1899) se constituyó una junta integrada por el Comandante General de la Escuadra capitán de navío Bernabé Carrasco, del de igual clase graduado Juan B. Cobián[99], capitán de fragata graduado Federico Rincón, comandante del buque Octavio Cavero, inspector de máquinas y primeros maquinistas de la *Lima* y el *Constitución*, para practicar un reconocimiento exhaustivo de su casco. Después de prolijo examen, se acordó dar por buenas (aunque no por mucho tiempo) las planchas de los fondos, recomendando la reparación, sobre todo, de las planchas de la línea de agua.

A comienzos de enero de 1900, la dotación de la nave era la siguiente:

Plana Mayor

Primer comandante capitán de fragata	Octavio Cavero
Segundo comandante capitán de fragata	Eduardo Hidalgo[100]
Teniente segundo	Carlos Gálvez
Teniente segundo	César Bielich[101]
Teniente segundo	Abelardo León[102]
Guardiamarina	Constante Hoyle
Guardiamarina	Julio Carvajal[103]

Oficiales Mayores

Cirujano	Rómulo Eyzaguirre
Contador	Javier Mariátegui

Maquinistas

Primero	Felipe D. Pizarro

Estado General en que se encuentra el expresado al mando de su Comandante señor Capitán de Navío Dn. Manuel A. Villavisencio

OFICIALES DE GUERRA		GUARDIAMARINAS	OFICIALES MAYORES Y MAQUINISTAS		ARMAMENTO		MUNICIONES Y ARTIFICIOS		TRANSPORTE
2º Comandante Capitán de Corbeta	D. José Rosas	D. Lizardo Reyes	Cirujano de 1ª Clase	D. Miguel Rodamonte	Cañón rayado de 7 centímetros sistema Krupp	1	Bombas cargadas por el cañón Krupp	120	
Teniente 1º Graduado	D. Belisario Cruzat	D. José M. Saavedra	Contador Oficial 1º	D. Pedro Herrada	Cañón de bronce de ánima liza del calibre de a 4	1	Estopines de fricción	200	
Teniente 1º Graduado	D. Elías Higginson	D. José Félix García	1er. Ingeniero	D. Albert Lawrence	Carabinas Remington	39	Estopines de flama	50	
Teniente 1º Graduado	D. Ramón Sánchez Carrión	D. Daniel Salazar	3er. Ingeniero	D. Walter Taylor			Lanza fuegos	6	
Alférez de Fragata	D. Grimaldo Villavisencio		3er. Ingeniero	D. José Smith			Cápsulas para carabina Remington	1,000	
Alférez de Fragata	D. Benjamín de la Haza		4to. Ingeniero	D. Santiago Leith			Saquetes para cañón Krupp	120	
Alférez de Fragata	D. Juan de Mora								

Clases	Contramaestre	Guardianes	Condestable	Armeros	Carpinteros	Calafates	Herreros	Plomeros	Buzo	M.Velero	Patrón de lancha	Cocineros	Cabo de Timoneles	Cabo de Luces
Dotación actual	...	2	1	...	1	...	...	...	...	...	...	2	...	...
Sobra al reglamento	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Falta al reglamento	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hospital	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Dep. de despensa	Provisión Maestre	Mayordomo	Artillero Preferencia	Artillero Ordinario	Marineros	Grumetes	Paje	Boca fragua	Cabo de Fogoneros	Fogoneros	Carboneros	Músicos	Guarnición	TOTAL
...	1	2	3	2	8	7	...	...	2	4	4	...	...	39
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

DIMENSIONES Y CALADO

	Metros	cm.
Eslora entre perpendiculares	53	35
Manga	8	53
Puntal	3	3
Quilla limpia	50	
Toneladas de registro 333		
Calado de proa 4 pies 5 plgs.		
Calado de popa 5 id. 5 id.		

CASCO Y CUBIERTA

Casco formado de planchas de acero de 13/32 pulgadas al centro disminuyendo gradualmente hacia proa y popa hasta quedar reducido a 6/16 de espesor, siendo las cuadernas de acero angular de 3 x 21/2 x 5/16 y reforzada por planchas de acero de 2 1/2 x 2 x 7/32 de pulgada.
Cubierta. Las de toldilla puente y castillo son de pino de 3 x 3 pulgadas y la del entrepuente es formada por planchas de acero de 7/32 de pulgadas al centro, 5/32 a proa y 4/32 a popa remachadas con pernos de fierro de 1/2 pulgada de diámetro sobre los baos y ligadas entre sí por 2 pulgadas.
Baos. De acero angular de 4 1/2 x 3 x 4/16 de pulgada al centro del buque y de 3 1/2 x 3 x 4/16 de pulgada a proa y popa.

MAQUINA PRINCIPAL Y ACCESORIA

Tiene dos máquinas de alta y baja presión con dos calderas de acero de 10 pies de largo por 10 pies 3 pulgadas de diámetro y 5/8 de grueso con 2 hornillas c/u de fierro lommon acanalado de 7 pies de largo por 37 1/2 pulgadas de ancho, teniendo cada caldera 122 tubos de 3 1/2 pulgadas y 7 pies de largo, habiendo sido probado a 180 libras por pulgada para trabajar a 95 libras. Tiene además 4 válvulas de 3 1/2 pulgadas de diámetro de seguridad 2 en cada caldera. Una caldera aparte para los winches de 3 pies 9 pulgadas de diámetro de alto y para la máquina de vapor para gobernar lo que se puede hacer funcionar también por las principales calderas. Las dos máquinas son de alta y baja presión, las de alta presión tienen 18 pulgadas y las de baja 32 con golpes de 2 pies, 2 hélices de acero de 7 pies de diámetro.
Las máquinas tienen 53 caballos de fuerza nominales c/u. Un molinete de patente al castillo de proa para levar las anclas que se trabaja con el winche de proa. Dos ejes para las hélices de 6 pulgadas de diámetro, de fierro batido de la mejor clase y de 50 pies de largo. Una bomba a vapor para achicar la sentina y alimentar las calderas, llenar o vaciar los tanques a proa y popa o para lavar la cubierta.

ARBOLADURA, JARCIA Y VELAMEN

Arboladura. Tiene dos palos de pino oregón de 35 metros de alto sin mastelero: 1 verga de trinquete y una de velacha Jarcia. Los obenques burdos y estays son de alambre galvanizado. Velamen: 1 feque, 2 cuchillas y 1 vela de estays en mal estado, 2 redondas nuevas.

EMBARCACIONES

Dos chalupas de 9 m. 4 c. de eslora
1 m. 83 de manga y 61 c. de frontal c/u.
Un segundo bote de 6 m. 48 de eslora,
1 m. 53 de manga y 68 de puntal
Un chinchorro de 4 m. 50 de eslora, 1 m. 15 de manga y 48 de puntal.

ANCLAS Y AMARRAS

Anclas de 15 quintales c/u	2
Id. de 2 id. c/u	1
Anclote de 2 quintales c/u	3
Cadenas de 1 pulgada y 90 brazas c/u	2
Id. 1/2 id. y 40 id. c/u	1
Espía de 4 1/2 pulgadas, en mal estado	1
Id. 6 id. id. id.	1

INSTRUMENTOS DE NAVEGACION

Correderas de patente	2
Cronómetro Dentt	1
Compases de bitácora	1
Compases de marcación	1
Ampolletas	2
Escandallos	3
Sextante de reflexión	1
Estuche de Matemáticas intacto	1
Regla paralela	1
Cartas planas	56
Relojes de colgar en mal estado	2

VASIJERIA

Cuatro tanques conteniendo en todos setenta y tres toneladas, además seis barriles de 18 galones c/u.

VIVERES, AGUA Y CARBON

Víveres según estado
Agua – 20 toneladas
Carbón – 200 toneladas

Al ancla, Callao 31 de julio de 1886
(firmado) *MANUEL A. VILLAVISENCIO.*



Ejercicio de tiro de cañón
a bordo del transporte *Constitución* en agosto de 1906.

Tercero	Ruperto Reyes
Tercero	Pedro Valladares
Cuarto	Pedro Castelar

Practicantes de Máquina

Julio A.	Miguel Vásquez

Oficiales de Mar

Segundo contramaestre	Manuel Castillo
Primer guardián	Francisco Sansoni
Segundo condestable	Maximiliano Otoya
Farmaceútico	Antonio Jiménez
Herrero	Enrique Garaycochea
Carpintero	Manuel Tamayo
Cabo de timoneles	Nemesio A. Ríos
Maestre de víveres	Víctor Rodríguez
Mayordomo de primera cámara	José Acosta
Mayordomo de segunda cámara	Alberto López
Cocinero de equipaje	Leopoldo Galindo
Cocinero de cámara	Ponciano Trucios

Artilleros de Preferencia

Ignacio Acevedo	Aurelio Rodríguez
Manuel Morales	

Marineros

Dionisio Puga	Guillermo Garland
José M. de los Santos	Antón Per
Aurelio López	John Cruz
Miguel Gresqui	Benjamín Ramos
Manuel Batista	

Grumetes

Juan Villa	Guillermo Estela

Diógenes Castillo — Claudio Lara
Efigenio Rivera — Francisco Villanueva
Ricardo Baznal — José Salcedo
Mateo Alvarado — Francisco Ortiz

Mariano Gonzales

Cabo de Fogoneros

Guillermo Rodríguez

Fogoneros

Custodio Sócola — José Rodríguez
Honorato Luyo — Salomón Eyzaguirre

Carboneros

Carlos Rodríguez — Guillermo Goldin

Claudio Robles

Poco después (por resoluciones supremas de 6 de junio y 12 de julio), el *Santa Rosa* fue sometido a una reparación total de su casco, encargándose la supervisión del trabajo a una comisión inspectora presidida por el capitán de navío Federico Rincón e integrada por Octavio Cavero y William Black. En un extenso Informe, que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, dicha comisión dio cuenta al Comandante General de la Escuadra, contralmirante Bernabé Carrasco, de la labor cumplida por el contratista William White durante los casi 70 días que demoró el trabajo. Por su elevada importancia, transcribimos el documento en mención:

"Dióse principio á la carena el 18 de Junio i han trascurrido por tanto hasta la fecha 97 días; deduciendo de estos los 19 de fiesta, quedan 78 útiles de los cuales debe descontarse 9 que se emplearon en las faenas de tumbar sobre una banda, encabusar i sentar de popa el buque, dan un total de 69 días de trabajo para el contratista.

De estos empleó 50 días en las obras de su primer contrato, i los restantes en la colocación de las 54 cuadernas i demas trabajos de su segundo contrato en el cual no se fijó tiempo.

Se han colocado 32 planchas de 6 x 3 y 3 /16 de grueso á estribor en la línea de flotación i 33 planchas del mismo grueso á babor.

En la sección de proa, exteriormente, se ha colocado á babor i á estribor, sobre i bajo de la línea de flotación, una hilera de planchas del mismo espesor que el de las demas lo que da un refuerzo en esa sección de 7 á 7 1/2 pies de ancho en vez de los 8 ó 9 que por contrato debía tener; pero en cambio de esta diferencia, se ha dado una longitud de 20 pies de la roda hacia á popa a estribor en vez de los 16 pies que le correspondían, i esta alteración hecha con anuencia de los informantes i en beneficio del buque, ha sido por estimarse innecesario llevar mas arriba el refuerzo i en cambio mui necesario prolongarlo un poco mas hacia á popa. A popa, del codaste hacia á proa en una longitud de 29 pies, esto es, 2 más de los especificados en el contrato, se ha puesto como a proa, una hilera de planchas sobre i bajo la línea de flotación lo que ha dado en esa sección un refuerzo de 8 pies de ancho por los citados 29 de largo.

En el costado de estribor se han remachado de nuevo las planchas antiguas de la primera hilera en una extensión de 30 pies.

A popa i proa en las secciones inmediatas al codaste i la roda se han rellenado como estaban antes, de nuevo cimiento romano proporcionado por el contratista.

Todas las planchas han sido remachadas i arrellenadas i no se han empleado pernos ni tuercas pues el contratista ha considerado suficientemente fuerte el casco para soportar los remaches lo que dá mayor consistencia i duración á la obra que si se hubieran colocado las tuercas.

En consecuencia han sobrado i existen á bordo una gran cantidad de las tuercas i anillos que vinieron de Europa i de los cuales dispondrá el Supremo Gobierno lo que estime por conveniente. Las 12 barras angulares de fierro de 8 á 9 pies de largo que vinieron también de Europa para distribuirlas entre la proa i popa, han sido todas colocadas en la sección de popa (tanque) distribuyéndolas 6 á babor i 6 á estribor intercalándolas entre las cuadernas propias del buque.

Esta alteración se hizo con anuencia de la comisión que suscribe, i por considerarse innecesarias á proa i mui precisas á popa.

Las 54 cuadernas de 3 pies de largo de fierro angular de 2 1/2 pulgadas, han sido distribuidas por igual en ambos costados i amadrinándolas á las viejas; dándoles una extensión variable desde 2 hasta 5 1/2 pies de largo según los sitios en que mas necesario se han considerado.

Las barras longitudinales ó trancaniles en la sección de popa han sido renovadas á babor i estribor por doble fierro angular en una ex-

tensión de 18 pies de largo en cada banda ó sea en todo 72 pies de fierro angular de 2 1/2 pulgadas. Para la adaptación de estos trancaniles con las cuadernas tanto antiguas como de las nuevas que se han colocado, se han puesto fierros angulares de 1 pie de largo por 2 1/2 de ancho en todas las partes que han sido necesarios, empleándose en esto 65 pies de fierro angular.

Como trabajos extraordinarios se cuentan la colocación de 9 parches de diferentes tamaños colocados á proa i popa del buque interiormente casi todos ellos, i á estribor la mayor parte, para reforzar los puntos mas debilitados del casco: reemplazar en la parte alta de la popa los remaches viejos que estaban en mal estado por otros nuevos a estribor i por tuercas a babor.

La comisión ha observado que el costado de estribor á pesar de ser, por los datos que tiene, por el que menos se ha trabajado, es el que se ha encontrado mas debilitado i esto no puede ser otra la causa, que la de que en nuestras costas un buque fondeado está por lo general aproado al sur i recibe constantemente el sol por el costado de estribor, la elevada temperatura durante el día i la baja durante la noche determina indudablemente la mas rápida oxidación del fierro ó acero.

En conclusión, la comisión estima que las obras llevadas á cabo por el contratista White han sido hechas con toda perfección, con sujeción a los contratos respectivos i consultándose, en todo caso, la mejor solidez i duración del buque; que por consiguiente ha cumplido con sus compromisos i que se le adeuda (S/. 300) trescientos soles por la primera contrata i los (S/. 1,200) mil doscientos de la segunda; pues sólo se le han expedido 9 certificados por la cantidad de (S/. 800) ochocientos soles cada uno ó sea (S/. 7,200) siete mil doscientos soles los que tiene recibidos i que puede en consecuencia retirar el depósito de (S/. 3,500) tres mil quinientos soles que colocó en el Banco del Perú i Londres como garantía de sus compromisos".

No obstante este mejoramiento, al año siguiente (4 de diciembre) se nombró una comisión inspectora "a fin de conocer el estado en que se encuentra el casco del buque"; la integraban el capitán de navío Juan J. Raygada, el de la misma clase graduado Ramón Freire y el capitán de corbeta Eulogio Saldías, utilizando los servicios de los maquinistas del *Constitución* y del *Santa Rosa*.

En 1902 el Ministro del ramo en su *Memoria* manifestaba que el mencionado transporte se "encontraba desarmado, por hallarse sus calderas en mal estado" y que mientras tanto se le consignaría como lazareto flotante, descargándosele su artillería, pertrechos y demás artícu-

los navales para ser "repartidos entre los otros buques en servicio". Al año siguiente el Ministro Villavisencio informaba que en el pliego del presupuesto de Marina se había suprimido la partida correspondiente al *Santa Rosa* "por hallarse desarmado y en malas condiciones".

Por decreto supremo de 10 de diciembre de 1904, el Gobierno de José Pardo (recién llegado al poder) ordenó la formación de una junta presidida por el contralmirante Melitón Carvajal e integrada por los capitanes de navío Toribio Raygada y Nicanor Asín y los capitanes de fragata Juan M. Ontaneda y José Ernesto de Mora (que actuó como secretario)[104] con el fin de "informar sobre varios puntos concernientes a nuestros buques de guerra *Santa Rosa, Constitución* y *Lima* ..."[105].

El martes 13, la junta se reunió por primera vez (y lo haría por tres veces más) en el local de la capitanía del Callao con el propósito indicado. Con criterio, el presidente de la junta dividió el temario en tres rubros: artillería, cascos y máquinas, encargando su estudio a Raygada, Asín y Ontaneda, respectivamente. Asimismo, dispuso que se pasara un oficio a la Mayoría de Ordenes para que los primeros ingenieros de los buques *Constitución, Lima* y *Chalaco* se pusieran a disposición de la junta[106]. El profesor de la asignatura de Máquinas de la Escuela Naval también fue solicitado[107]. Con respecto al *Santa Rosa*, la junta, escuchados los pormenorizados informes, opinó lo siguiente:

1° Aceptar el armamento sugerido por el capitán de navío Raygada: 3 cañones de 47 mm. semiautomáticos (emplazados dos en sobrecubierta a proa en reductos con el mayor sector de tiro y uno en la toldilla de popa sobre el eje longitudinal y próximo a la línea del codaste para darle el mayor ángulo de fuego) y dos ametralladoras calibre de fusil en la toldilla central. Además, se acordó que los tres cañones de 47 mm. que habían pertenecido a la *Lima*, se destinasen al *Santa Rosa*. En cuanto a las santabárbaras y pañoles sólo se creyó necesario introducir ligeras modificaciones en vista del armamento.

2° Recomendar al Supremo Gobierno, de acuerdo a lo sugerido por el capitán de navío Asín, que en vista del mal estado del casco y de las cubiertas del *Santa Rosa* y del elevado precio de compostura, no realizar reparación alguna, debiendo destinársele más bien como pontón.

3° Declarar en base a lo informado por el capitán de fragata Ontaneda, no factible el cambio de las antiguas calderas (con ocho años de uso ininterrumpido) por el elevado costo de la operación.

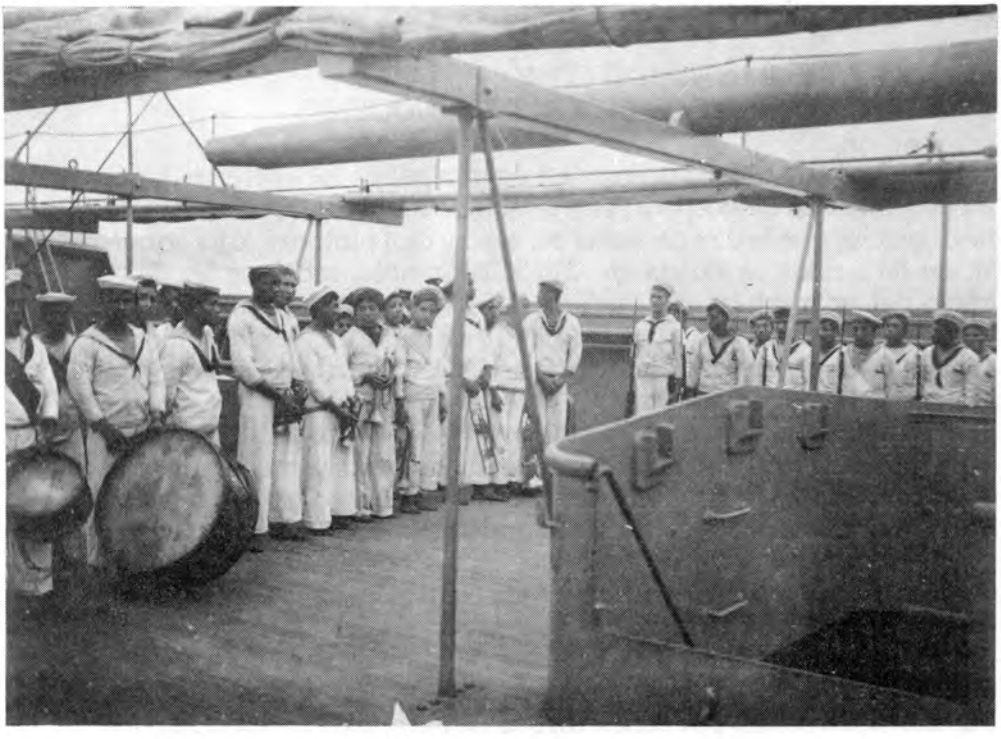
Estas consideraciones constituyen, a no dudarlo, los argumentos de mayor fuerza para la decisión posterior de excluir al *Santa Rosa* definitivamente del servicio activo.

EL SOCRATES BAUTIZADO COMO LIMA *Y LA FRUSTRADA ADQUISICION DEL* DIOGENES

La historia de estos cruceros (así denominados inclusive en documentos oficiales de la época) está teñida de múltiples anomalías y de negligencias que le dan un matiz especial y casi pintoresco. La adquisición de ambos, avaluada en 2'755,220 francos, según se lee en el oficio del ex Ministro del Perú en Francia, Carlos G. Candamo, al Ministro de Guerra y Marina de fecha 16 de mayo de 1887, se remonta a los días mismos en que nuestra Patria se enfrentaba al enemigo en el fragor de las batallas[108].

Mandados a construir en los astilleros Holwaldt de Kiel (Alemania) a mediados de 1880, con las erogaciones de hombres y mujeres de toda condición, el *Diógenes* y *Sócrates* quedaron al poco tiempo técnicamente expeditos para su salida; sin embargo, dificultades de diversa índole no lo permitieron así[109]. Superados los inconvenientes las naves salieron de Alemania, con rumbo a Inglaterra, por cuanto que en aquel país no se fabricaba artillería naval; cosa que si ocurría en este último. Los buques fueron conducidos con ese fin al puerto de Southampton para montarles los cañones Armstrong. En este activo puerto al sur de Inglaterra, las naves, por acción directa de los representantes chilenos que hicieron conciencia que ellas venían a participar en la guerra, fueron detenidas por las autoridades inglesas, aduciendo el principio de la neutralidad.

Las naves se encontraban en este puerto, cuando el contralmirante Aurelio García y García fue nombrado en 1884 Ministro del Perú en la Gran Bretaña. Los tenía a su cargo un corredor de buques de Londres, quien exigía el pago de cerca de 9,000 libras esterlinas "por los gastos hechos en ellos durante los cuatro años, más o menos, que habían sido detenidos a causa de la guerra con Chile"[110]. El señor Javier de Izcue, nombrado para reemplazar a García y García, pagó esa suma en noviembre de 1884 y tomó posesión de los cruceros, cerciorándose que para despacharlos al Perú era absolutamente necesario invertir en ellos de 30,000 a 35,000 libras esterlinas, según propuestas hechas por las principales casas armadoras de buques. Había que desarmar, examinar y cambiar piezas de las máquinas, que estaban casi deterioradas por tantos años de abandono; entablar muchas partes de la cubierta; construir todas las obras militares (como santabárbara, plataformas para los cañones, etc.), hacer algunas alteraciones en la disposición de los camarotes y "aprovisionarlos aunque no fuese más que con lo indispensable para la navegación"[111].



Banda y guardia
del transporte *Constitución*,
agosto de 1906.

Con este convencimiento y con la firme esperanza del inminente zarpe, el mencionado funcionario solicitó ofertas para efectuar las reparaciones del caso. ¡Sin saber que la odisea recién estaba en la mitad del camino! La propuesta de la afamada compañía Thames Yron Works de Londres, fue la más ventajosa. "Con ella –se lee en la citada carta– se celebró en julio último el contrato para la reparación del Sócrates cuyos trabajos están activándose a fin de que pueda emprender su viaje de Londres al Perú a mediados del entrante octubre. El *Diógenes* queda en los diques de dicha compañía en Londres, sin saberse lo que el Gobierno se proponga hacer de él. Muy de sentirse sería su ruina o pérdida por falta de unas 15 mil libras para ponerlo en el mismo pie que su compañero el *Sócrates*...[112]. Referente al armamento del *Diógenes* dice: "Posee 4 preciosos cañones Armstrong de acero y retrocarga, de 8 1/2 pulgadas, sistema enteramente moderno. Si se abandona el *Diógenes*, natural es que esos 4 cañones los lleve el *Sócrates*, además de las ametralladoras, dos o cuatro de número, presupuestados en los gastos"[113].

De esta época (23 de junio de 1885) data un telegrama en clave dirigido desde Londres por el agente naviero Max Robertson (ligado a la Casa William Russel Grace y Cía. de Lima) al Ministro de Guerra y Marina informándole de las gestiones cumplidas para ofertar por uno de los "Filósofos" y de la posibilidad de adquirir un buque con las características señaladas en oficio anterior por un representante del Gobierno peruano[114]. La traducción de la clave expresa: "Después de muchas diligencias, espero obtener oferta por *Diógenes* de Génova. Me ofrecen entregado Callao, transporte magnífico, comodidades especiales 34,000 libras esterlinas que deberán ser depositadas aquí a su salida. Este buque recientemente fletado gobierno inglés. Vea detalles libro 'Lloyd inglés'...".

En fin, los fuertes gastos de conservación, el elevado costo de remate a que se les sometió, la acción decidida de Chile para evitar su entrega a nuestro país y las infelices gestiones de algunos de nuestros funcionarios, frustraron la adquisición del *Diógenes* e hicieron peligrar incluso, la entrega de su gemelo el *Sócrates*.

Todavía a mediados de 1887, nuestro Ministro de Relaciones Exteriores se dirigió a su colega de Guerra y Marina, anunciándole haber recibido un oficio de la Legación Peruana en Gran Bretaña, dando a conocer a su vez la solicitud presentada por Sir Edward J. Reed para cancelársele la suma de 558.13 libras esterlinas, que constituia el saldo de "su cuenta por los servicios profesionales prestados al crucero *Lima* durante el año 1886"; dicho cobro fue gestionado, por indicación

expresa del adeudado, a través del Royal Exchange Bank Limited; poniéndose como fecha tope para su cancelación el 24 de agosto de ese año.

Con fecha 23 de noviembre, el Ministro de Relaciones Exteriores nuevamente se dirigió al de Guerra y Marina solicitándole urgentemente dar solución a la "embarazosa y difícil situación a que ha dado lugar la falta de fondos en Europa para hacer frente a las necesidades de los cruceros *Lima* y *Callao*...". Como solución de emergencia a los múltiples problemas económicos que agobiaba al crucero *Lima*, el Canciller recomendaba (teniendo en cuenta la urgencia formulada por el capitán de navío Ruperto Alzamora, comandante de dicha nave) la venta de los cañones destinados al crucero *Callao* (antes *Diógenes*) en vista "de que mucho tiempo pasará antes que esta nave se encuentre en estado apto para salir". De proseguir el abandono de ambos buques –decía Alzamora– "nos veríamos expuestos a otras funestas e irreparables consecuencias y a una exposición pública y vergonzosa de nuestra deplorable condición económica". Aludía, sin duda el Jefe de Marina, al hecho que ni siquiera se cancelaba puntualmente a los señores Duncan Wallet y Cía. (proveedores de víveres en la ciudad de Londres) las raciones que a diario consumía la dotación del buque a su mando; hasta el 10 de octubre de aquel año, la deuda por ese concepto ascendía a 562.14 libras esterlinas. El 26 de abril de 1888, después de un largo trámite burocrático, se autorizó el pago de las dos deudas antes señaladas.

Ahora bien, a raíz de las pesquisas e investigaciones que a mediados de 1887 se hicieron públicamente (con la participación inclusive del Parlamento Nacional) acerca del destino de los fondos que produjo la colecta patriótica popular iniciada en 1879 para la adquisición de naves de guerra, Manuel G. Candamo, ex-Ministro del Perú en Francia, se dirigió al Ministro de Guerra y Marina (16 de julio de ese año) detallándole la aplicación de esos fondos. Por las luces que arroja sobre tan delicado asunto y por las precisiones contractuales allí señaladas, reproducimos a continuación tan valioso documento:

"He tenido la honra de recibir el oficio que con fecha 9 del presente se sirvió US. dirigirme con el objeto de que; poniéndome de acuerdo con los demás señores que formaron la junta encargada de administrar los fondos colectados para la adquisición de un buque que reemplazara al *Huáscar* y llevara el nombre ilustre de *Almirante Grau*, mande poner el sobrante que haya de esos fondos a disposición del representante de la República en Francia, a fin de que pueda cumplir los encargos que le hará ese Ministerio.

En contestación debo ante todo manifestar a US. que no hay en París suma alguna de dinero a mi disposición; pues todo el saldo que quedó en poder del banquero de la junta, después de pagados los dos millones setecientos cincuenta y cinco mil doscientos veinte francos (Fr. 2.755,220) que importó la construcción de las cañoneras *Diógenes* y *Sócrates*, fue entregado el mes de setiembre del año de 1880 al señor don Toribio Sanz, Ministro entonces del Perú en Francia, saldo que consistió en los valores siguientes: En caja: ciento siete mil cuarenta y siete francos (Fr. 107.047).

En letras por vencer: novecientas diez y siete libras esterlinas diez y nueve chelines nueve peniques (£ 917.19.9) y tres mil trescientos quince francos (Fr. 3,315).

En alhajas, según la tasación hecha en Lima por los contrastes Basurto y Baullot: cuatro mil seiscientas setenta y cinco libras esterlinas (£ 4,675).

El Sr. Sanz se propuso realizar esas alhajas de acuerdo con el banquero, y al efecto las hicieron tasar por un joyero de París de gran crédito, monsieur Fontana, quien las avaluó en el precio máximo de 37,974'60 francos o sean, al cambio de Fr. 25'20 por libra, £ 1.506.10.7.

En vista de tan notable diferencia entre las tasaciones de Lima y París, el señor Sanz no se decidió a efectuar la venta, y dejó las alhajas en poder del banquero, en donde se encuentran en el día a disposición del representante del Gobierno.

Conforme a la indicación del US. ayer se reunieron en la casa consistorial, citados por el señor Alcalde, a quien me dirigí con ese objeto, los señores llamados a representar la extinguida Junta Administradora, bajo la presidencia del Ilustrísimo y Reverendísimo señor Bandini, y habiéndoles dado lectura del oficio de US. y de otros documentos que conservo en mi poder, acordaron que el que suscribe manifestara a US.: que la Junta quedó disuelta el 13 de julio de 1880, fecha de su última sesión, en la cual resolvió dar cumplimiento a la orden del gobierno de la Dictadura de poner a su disposición los fondos colectados; que a mérito de esa resolución, su Ilustrísima el finado señor Tordoya, presidente de la junta, hizo al comisionado un telegrama en los términos que prescribió el señor D. Nicolás de Piérola, Jefe del Estado en ese tiempo, y que fueron los siguientes: "Entregue U. inmediatamente al Ministro del Perú en París buques, contratos o dinero remitido suspendiendo todo procedimiento posterior relativo a su encargo".

Que el señor Pflucker cumplió esa orden entregando al Sr. Sanz, contratos, dinero y alhajas y dando por concluida su misión; y que, en

consecuencia, los mencionados señores de la junta nada nuevo tienen que decidir respecto a las alhajas, las cuales quedaron y están a disposición del Supremo Gobierno quien puede mandar que se vendan e invertir su producto en lo que tenga por conveniente.

El banquero de la junta, a que me he referido es el Sr. Dn. Ventura Marco del Pont, rue de Milán, París, y él entregará las alhajas, conforme al inventario que hallará US. adjunto a la persona que autorice el Gobierno con ese objeto".

Superados los inconvenientes, y pasados ocho largos años de la gestión inicial de compra, el *Sócrates* fue incorporado a nuestra Escuadra, con el nombre de *Lima* siendo Ministro de Guerra y Marina Elías Mujica y Presidente de la República el general Andrés A. Cáceres[115]. En cambio, el otro crucero "por las condiciones poco satisfactorias y por los considerables gastos que su venida imponía" quedó en los astilleros de Thames Yron Works Company[116]. El mencionado Ministro, en oficio reservado de fecha 17 de marzo de 1888, se había dirigido a su colega de Hacienda informándole de la respuesta dada al Ministro del Perú en Gran Bretaña, Carlos G. Candamo, sobre la venta del *Diógenes*. Decía así: "...en consecuencia es más conveniente que proceda Ud. a vender el *Diógenes*, en el estado en que se halla y sin artillería; el producto de la venta se entregará a la Compañía "Thames Yron Works", a cuenta de la deuda de ambos buques, y el saldo que resulte se pagará en doce mensualidades iguales, a cuyo efecto, emitirá Ud. los respectivos libramientos, girados a plazos que difieren entre sí, un mes, pagaderos en esta capital, a fin de poder amortizar esa deuda gradualmente con los recursos ordinarios del Erario; durante ese tiempo o hasta que, por cualquier otra operación, fuere posible cancelar antes esos libramientos, o asegurar el pago de otra manera a satisfacción, de los acreedores, permanecerá el *Lima* en las mismas condiciones en que actualmente se encuentra, como una garantía para el cumplimiento de esa obligación. Si por cualquier causa fuese necesario cambiar la disposición que antecede, se trasmitirán a Ud. oportunamente, por el cable, las órdenes convenientes al respecto. El Gobierno espera que Ud., con el celo que manifiesta por los intereses fiscales, procederá en este asunto de manera de obtener los más ventajosos resultados para aliviar la inmensa carga que pesa sobre el Erario, siendo muy escasos los medios con que cuenta para soportarla"[117].

Posteriormente el *Diógenes* fue vendido a la Marina de Estados Unidos de Norteamérica recibiendo el nombre de *Topeka*, terminando como buque-faro[118].

La opinión del Ministro Mujica, en las varias veces citada *Memoria*



Zafarrancho de incendio
a bordo del transporte
Constitución, agosto de 1906.

secreta, sobre el *Diógenes*, fue negativa y contundente. Entre otras cosas dice: "Es inaparente para un servicio en las mismas condiciones que la *Lima* (crucero y transporte) por su pesado andar y su reducida capacidad para conducir tropa, y para el manejo de artillería pesada". Finalmente recordaba a los legisladores que sobre dicho buque el Gobierno tenía "la peor opinión". En cambio su juicio sobre el *Sócrates* fue definitivamente positivo. Decía: "La velocidad proporcionada en el andar de esa cañonera (15 millas), su excelente artillería y la capacidad de sus comportamientos para conducir mil hombres, la hacen muy apta para el doble objeto señalado de crucero y transporte".

Estando aún en Europa, la *Lima* fue sometida a una serie de innovaciones a cargo de la indicada compañía Thames Yron Works que la convirtieron en una "nave ágil y moderna". Cabe advertir que este crucero, después de la guerra con Chile, fue el primer buque de guerra que se incorporó a nuestra endeble Escuadra; los anteriores y los inmediatamente posteriores fueron más que nada buques-transporte.

Bajo el mando del mencionado capitán de navío Ruperto Alzamora, la *Lima* arribó al Callao la noche del 31 de agosto de 1889, en medio de un júbilo contagioso e indescriptible. Desde días antes *El Comercio* había informado detalladamente sobre la travesía; entre otros datos, tomamos los siguientes: La *Lima* salió de Londres el 12 de junio, pero perdió dos días en el Canal de la Mancha, donde tuvo que fondear varias veces porque una fuerte neblina hacía peligrosa la navegación; el 24 estuvo en San Vicente y el 10 de julio fondeó en Montevideo. Allí permaneció hasta el 30 de julio que salió para el Pacífico, llegando a Mollendo el 10 de agosto. De este puerto al Callao empleó 43 horas, con una marcha de 11 1/2 nudos por hora[119].

A su arribo a nuestro primer puerto (8.15 p.m.) el buque, "haciendo una bonita maniobra, ejecutada con notable destreza", fondeó en el lugar inmediato al Muelle y Dársena, "donde se le podía divisar con facilidad desde tierra". Fue recibido por el Presidente de la República general Cáceres; el Vicepresidente, coronel Morales Bermúdez; los Ministros de Estado, los Edecanes, así como por las principales autoridades políticas de Lima y Callao.

Las características y los detalles técnicos que presentaba a su arribo, aparecen descritos en las varias veces mencionada *Relación Historiada de los buques de la Escuadra* de la siguiente manera:

Dimensiones y Calado:

Eslora entre perpendiculares	77 metros
Manga entre perpendiculares	10 metros
Puntal entre perpendiculares	5 metros

Quilla limpia entre perpendiculares	76 metros
Calado de proa entre perpendiculares	4 metros
Calado de popa entre perpendiculares	4 metros
Toneladas	1790

Casco: De acero está dividido en compartimientos y éstos en secciones impermeables.
Cubierta: La cubierta principal es de teak de 6 1/2 pulgadas y la del sollado y toldillas es de pino de 3 pulgadas.
Máquinas: Tiene dos máquinas de alta y baja presión, con 2,000 caballos de fuerza; cada máquina mueve su respectiva hélice. Posee también un winche para la navegación a vapor.
Hélices: 2 hélices de fierro una a cada lado de la nave
Calderas: Tiene dos calderas grandes y dos pequeñas
Aparejo: De bergantín, luciendo un fino corte
Embarcaciones menores: Una lancha a vapor, dos salvavidas, un primer bote, un segundo bote, una falúa y un chinchorro.
Armamento: Dos cañones Armstrong de 6 pulgadas de retrocarga, montados uno a cada costado de la nave. Tres cañones de sistema Maxim-Nordenfeldt y dos ametralladoras del mismo sistema. El alcance de las primeras llega hasta ocho mil yardas y el de las últimas a 2500. La sala de armas posee rifles Henry, revólveres Adams, hachas, hachuelos, chuzos y sables de abordaje, todo de sistema moderno.
Proyector eléctrico: Tiene uno con todos sus accesorios; lo mismo que un destilador de agua.
Velocidad: Su andar en mar gruesa llega a 15 millas sin forzar la máquina, pudiendo alcanzar hasta 17 en la costa.
Chimeneas: Posee dos
Entrepuente: Es de fierro forrado en madera
Cámaras: Tres cámaras forman su interior, provistas de grandes comodidades[120].

La dotación que había acompañado al comandante Alzamora –de acuerdo a la misma fuente– era:

Segundo comandante:	Capitán de fragata Pedro Gárezon[121]
Tenientes primeros:	Nicanor Asín y Gervasio Santillana[122]
Teniente segundo:	Ramón Sánchez Carrión
Guardiamarina:	Emilio Díaz
Cirujano:	Doctor Carlos W. Wilson

6 maquinistas y un ayudante
76 tripulantes y 22 individuos de guarnición.

A los pocos días de su arribo, exactamente el 10 de setiembre, se le asignó el siguiente presupuesto anual:

Un comandante, capitán de navío	S/.2400
Gratificación con mando para el mismo	984
Un segundo comandante, capitán de fragata	1920
Gratificación sin mando para el mismo	336
Un teniente 1°	960
Dos tenientes segundos a S/. 720 c/u	1440
Dos alfereces de fragata a S/. 600 c/u	1200
Cuatro guardiamarinas a S/. 240 c/u	960
Un contador oficial 1° del cuerpo político	1080
Un cirujano de primera clase	1440
Un oficial de guarnición (su haber estaba considerado en el regimiento de artillería)	
Gratificación sin mando de los doce oficiales anteriores a S/. 240 c/u	2880
Un primer maquinista contratado	2308
Un segundo maquinista contratado	1620
Dos terceros maquinistas contratados a S/. 1260 c/u	2520
Dos cuartos maquinistas contratados a S/. 900 c/u	1800
Un ayudante de máquina contratado	720
Siete cabos de fogoneros a S/. 384 c/u	2688
Nueve fogoneros a S/. 336 c/u	3024
Seis carboneros a S/. 192 c/u	1152
Un contramaestre	600
Un maestro de condestables contratado	1080
Un primer condestable contratado	1080
Un primer guardián	384
Un segundo guardián	312
Un primer carpintero	540
Un herrero contratado	720
Un armero	360
Un farmacéutico	384
Un maestre de víveres	360
Un despensero	264
Un patrón de lancha	264
Un cabo de timoneles	264
Un cocinero de equipajes	264
Dos cocineros de cámara a S/. 240 c/u	480
Dos mayordomos a S/. 240 c/u	480
Un cabo de luces	240
Un maestro artillero contratado	540
Ocho artilleros de preferencia a S/. 240 c/u	1920

Consumo de víveres del crucero Lima: *junio-noviembre de 1889*

Meses	Dotación	Extra-ordinarios	Raciones	Carne fresca		Pan fresco		Carne salada		Tocino		Galletas		Verduras		Arroz		Frejoles		Manteca		Cacao		Azúcar		Té		Harina		Sal		Ají		Ron	Vinagre
				Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Litros	Litros
1º – 30 de junio	2,226	257	2,483	590	410	329	320	576	724	172	240	812	860	272	390	285	545	214	159	71	386	71	386	107	79	17	847	137	195	26	421	4	469	368	46
1º – 31 de julio	2,370	384	2,754	1,043	50	669	–	324	300	108	100	597	840	1,682	–	316	710	237	583	79	178	79	178	118	768	19	794	108	100	39	589	10	750	409	57
1º – 31 de agosto	2,592	–	2,592	480	125	384	100	838	475	–	–	852	500	360	640	298	180	223	560	74	520	74	520	187	210	18	630	420	505	24	630	4	658	385	48
1º – 30 de setiembre	2,330	930	3,260	1,874	500	1,499	600	–	–	–	–	–	–	749	800	374	900	281	175	93	725	93	725	187	450	23	43	–	–	46	862	5	865	414	51
1º – 31 de octubre	2,590	961	3,551	2,041	825	1,633	460	–	–	–	–	–	–	816	730	408	365	306	274	102	191	102	191	153	136	25	522	–	–	51	145	15	761	529	65
1º – 30 de noviembre	3,165	640	3,805	2,187	760	1,750	300	–	–	–	–	–	–	875	150	437	575	328	182	109	393	109	393	164	183	27	398	–	–	54	796	6	849	565	71

(Archivo Histórico de Marina).

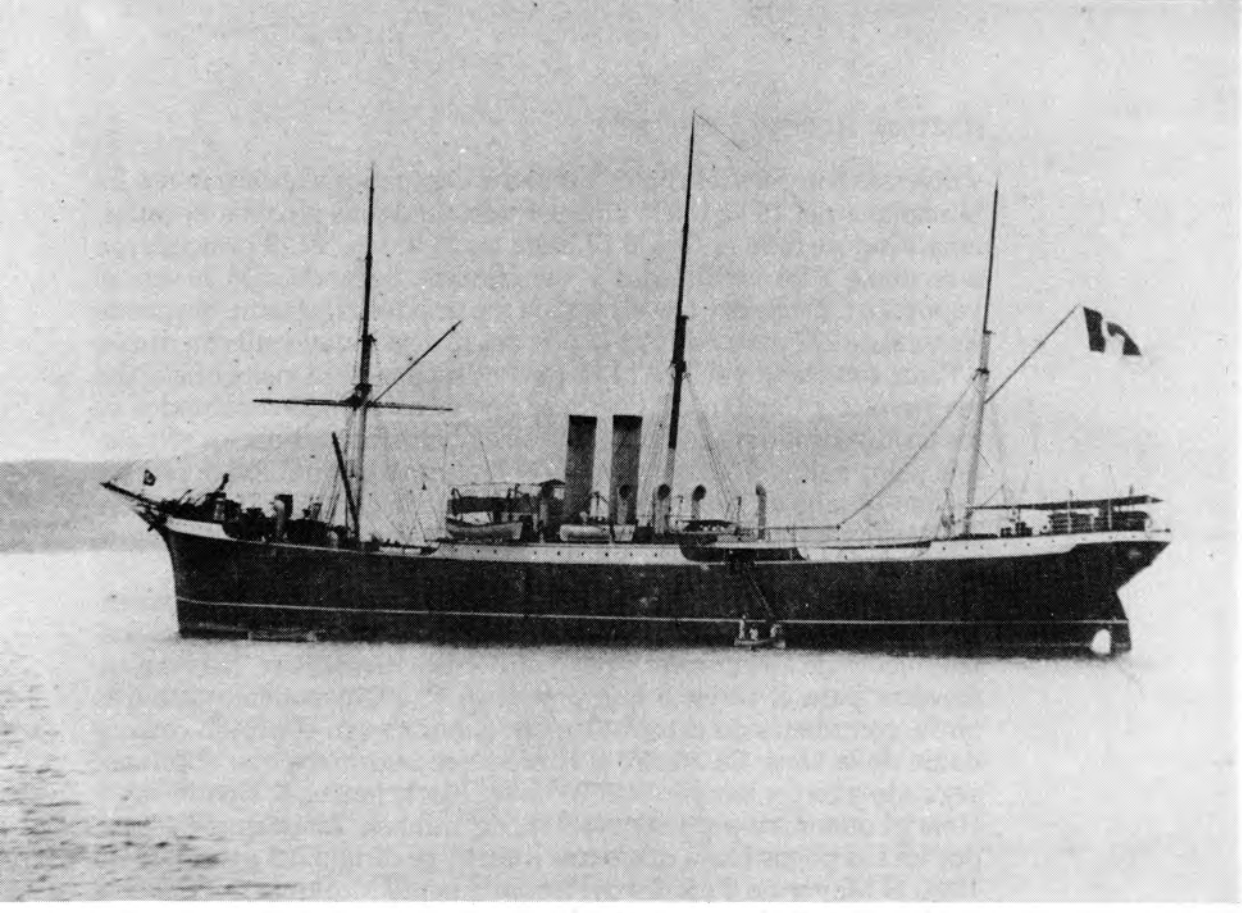
Ocho artilleros ordinarios a S/. 216 c/u	1728
Quince marineros a S/. 192 c/u	2880
Diez grumetes a S/. 120 c/u	1200
Veintidós individuos de tropa de guarnición (sus haberes estaban considerados en el regimiento de artillería)	
Ciento treinta raciones de armada diarias a S/. 0.38 c/u	18031
..... S/.	65807

El 28 de setiembre de 1889, el Presidente Cáceres firmó un decreto cuyo tenor decía: "Atendiendo a que según aparece de los partes de los Prefectos de Lima y del Callao, y de los documentos procedentes de las autoridades de Marina, un grupo de individuos entre los cuales se encuentran oficiales del Ejército y Marina fuera de servicio intentó sustraer de la obediencia del Gobierno a la cañonera *Lima* surta en las aguas del Callao; y por cuanto se trata de un delito esencialmente militar, sujeto por lo tanto a las ordenanzas del ramo, nómbrase Juez Fiscal en Comisión al capitán de navío don Hercilio Cabieses, para que instruya el correspondiente sumario".

Este grave incidente (que la prensa limeña había comentado breve y tímidamente en días anteriores) siguió un curso lento y engorroso por varios meses en distintas instancias judiciales[123]. Desde el principio, se acusó directamente de delito de rebelión al teniente 2° Alejandro Sauri y como cómplices a conocidos jefes y oficiales de ambos institutos, entre los que se encontraban Manuel Raygada, Bernabé y José María Carrasco. A mediados de 1890 (10 de julio) cuando se constituyó el Consejo de Oficiales Generales, encargado de fallar sobre el asunto, el principal acusado objetó el nombramiento de dos de sus miembros. En su declaración oral al capitán de navío Hercilio Cabieses, nombrado por Cáceres, Juez Fiscal en Comisión, manifestó "...que se conformaba con el personal del Consejo que se había formado, exceptuando al señor contralmirante D. Antonio de la Haza y el capitán de navío graduado D. Arístides Aljovín a quienes recusaba. Al primero por tener relaciones de parentesco con el alféréz de fragata D. Carlos B. Tizón, delator y autor principal de esta tragedia; y al segundo, porque de tiempo atrás estaban sus relaciones interrumpidas y haberle manifestado voluntad en varias ocasiones por asuntos personales..."[124]. El 4 de agosto el contralmirante Lizardo Montero[125] renunció a la Presidencia de dicho Consejo nombrándose como tal al general de brigada

Javier de Osma. Hasta esa fecha –según expresara el 19 de agosto el Ministro del ramo al mencionado general– se había prolongado "sin causa alguna y hasta con escándalo la terminación de este juicio ya bastante ruidoso". El sábado 23, fue el día indicado para dictar sentencia. El 26, el Ministro de Guerra y Marina recibió los autos con la resolución expedida por el Consejo de Guerra. Posteriormente, el caso fue ventilado en el Juzgado del Crimen de Lima a cargo del Juez Rosendo Badani. Este, en oficio de 23 diciembre de 1890 al Presidente de la Corte Superior del Distrito Judicial de Lima, informó del procedimiento seguido y de la sentencia acordada. Decía: "El 10 de agosto fue vista la causa por esta Sala, y previo el informe de los defensores de los enjuiciados, el 17 se declaró insubsistente el auto apelado por el que se sobreseía en el conocimiento del juicio respecto a Dn. Manuel Raygada, Demetrio Saco, Manuel Miranda, Bernabé y José María Carrasco, Juan Rocha, Jorge Anderson y los tres tripulantes de la barca *María* y se libra mandamiento de prisión contra D. Juan M. Echenique, Juan Vargas Quintanilla, Alejandro Sauri, Gerónimo Salamanca, A. de la Fuente Chávez, Fidel La Riva, Julio Ramírez, N. Perales y N. Garcés...".

Además del uso para el que originariamente fue adquirido, el crucero *Lima* prestó servicios de diversa índole tanto en aguas peruanas como más allá de nuestras fronteras. Por ejemplo, en 1890 una delegación presidida por el capitán de navío Melitón Carvajal, viajó en él a Chile con la finalidad de recoger los restos mortales de los héroes de la guerra del Pacífico[126]. Sin duda, esta fue la comisión al exterior más relevante de su vida operativa. Seis años después, transportó a Guayaquil los recursos que nuestro país envió para socorrer a las víctimas del pavoroso incendio que se produjo en ese puerto y que duró una semana[127]. Los pormenores de este viaje son narrados por el propio comandante de la nave en el siguiente testimonio: "En la mañana del 10 de octubre de 1896, el crucero *Lima* entró a la Dársena para continuar embarcando carbón, víveres, agua; así como también diferentes artículos remitidos por las Sociedades de Beneficiencia de este puerto y de Lima y por particulares hasta las 11 h. pm. El domingo 11 se continuó la misma faena hasta las 3 h. pm. Dos horas después el remolcador nos sacó fuera de la Dársena... Dejamos el Callao momentos después, de las 5 h. pm. del día 11, se hizo rumbo a Piura, llegando el 14 a 5 h. pm. fondeando allí y tomando el práctico Dn. Manuel Rodríguez Chinga zarpó el 15 a 7 h. 30 am. llegando a Guayaquil a 11 h. am. del mismo día constituyéndose a bordo los señores Ministros de Estado de la República del Ecuador, nuestro cónsul y el de Italia



El transporte *Constitución*
anclado en el Callao en agosto de 1906.

y diversas autoridades civiles, militares, Diputados y otros señores. En la mañana del 16 se inició el desembarque de los auxilios llevados, empleándose todo el 16 y el 17 hasta las 11 h. am. El 18 principiaron a recibirse a los repatriados y sus familias, llegando a 11 h. am. el vaporcito *Chimborazo* con el resto de repatriados al costado, formando un total de 227 personas. A 1 h. pm. del 18 dejó Guayaquil con rumbo a Paita, fondeando el 19 a 12.25 pm. y después de la visita oficial del Sr. Prefecto y Capitán del Puerto se desembarcaron 55 repatriados de los traídos de Guayaquil. En Paita se embarcaron dos presos rematados y dos bultos rifles que remitía el Prefecto de Piura. A 4 h. pm. del mismo 19 salió de Paita con rumbo al Callao llegando el 21 de octubre del 96 sin ninguna novedad, procediendo a desembarcar los emigrados el 22".

En 1892 el Ministro del ramo, Bruno Morales Bermúdez, se lamentaba que las partidas votadas en el Presupuesto General para el sostenimiento de este crucero y del guardacostas *Santa Rosa* "no eran suficientes para el servicio que prestaban"[128]. Planteamiento que más tarde, con ribetes de extrema urgencia, haría suyo el propio comandante de la *Lima*. En efecto, al tiempo que informaba que el primer, segundo y tercer maquinistas (William Black, James A. Henderson y Henry Lonnon, respectivamente) se encontraban "casi siempre atrasados en sus pagos hasta dos o tres meses", se dirigió (28 de agosto de 1894) al Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao a fin de solicitarle la renovación de sus contratos y un "aumento en sus haberes de acuerdo a las condiciones del momento". El pedido, trasladado a la Comandancia General de dicho Departamento, mereció inmediata aprobación. El 14 de setiembre, el Ministro Torrico "teniendo en cuenta la competencia y lealtad de los recomendados", autorizó al capitán de navío Alzamora renovarles sus contratos, asignándoseles un haber mensual, en soles, de 250 al primero, 180 al segundo y 140 al tercero.

Casi al final de ese año 1894, estando el buque al mando del capitán de navío Gervasio Santillana, ocurrió otro gravísimo incidente a bordo (11 de noviembre). Esta vez, se trataba de una conspiración fraguada por varios miembros de la tripulación encabezada por el fogonero Manuel Alzamora, el calafate Domingo Chávez y el artillero de preferencia Arturo Battifora. En uno de los pañoles se halló un saco de proyectiles de revólver y varias armas blancas pertenecientes a los cabecillas. Debelado el complot, los instigadores fueron hechos prisioneros, quitándose la vida el primero de los nombrados con un tiro de revólver en la sien. Los detalles de la conspiración, movida desde tierra

ARMADA NACIONAL

CRUCERO *LIMA*

Estado General en que se encuentra el expresado al mando de su Comandante el Señor Capitán de Navío D. Ruperto Alzamora en el mes y día de la fecha

JEFES Y OFICIALES DE GUERRA

2º Comandante Capitán de Corbeta
Teniente 1º
Teniente 2º
Teniente 2º
Alférez de Fragata
Alférez de Fragata
Teniente de Infantería

D. Gervasio Santillana
D. Nicanor Asín
D. Ramón Sánchez Carrión
D. Manuel Sánchez
D. Alfredo Villavisencio
D. Carlos B. Tizón
D. Arturo Tizón

GUARDIAMARINAS

D. Antonio E. Días
D. Daniel Salazar
D. Augusto Loayza

OFICIALES MAYORES Y MAQUINISTAS

Cirujano de 2ª Clase — D. Ch. W. Wilson
1º Maquinista — Roberto Spiroth
2º Maquinista — William Black
3º Maquinista — James Handerson
3º Maquinista — William Vickers
4º Maquinista — Henry Lumoso
4º Maquinista — Walter Mackie
Ayudante — Williams Mackie

ARMAMENTO Y MUNICIONES

2 cañones de 6 pulg. Armstrong a retrocarga montados a los costados en reductos sobre cureñas Vavasseur.– Longitud de cada uno 17 pies 7 pulg. El peso es de 5 T.– Peso de la cureña hidráulica T qq c Lb 5 0 3 18
50 rifles Martini Henry con sable, bayoneta y fornituras de cuero negro.
50 revólveres Adams con cinturón canana y funda de cuero negro
24 hachuelas – 24 chuzos
50 sables de abordaje
178 granadas comunes de 100 L.
156 granadas de perforación 100 L.
40 granadas Sharpnal 100 L.
20 tarros metralla
880 estopines metálicos
240 saquetes pólvora Pebble 30 L.
160 saquetes pólvora de 50 L.
4 ametralladoras Maxim.
180 cargas explosivas de 7 L. para granadas comunes
160 Id. de 2 L. 8 para granadas de perforación
18 estopines pequeños de fricción
10 portafuegos para la salvavida
40 cargas explosivas de 3 L. para Sharpi
120 espoletas de tiempo
440 id.de percusión
25,000 tiros para rifle Martini Henry
30,000 tiros para ametralladora
10,000 tiros para revólver Adams

ARTIFICIOS

1 Proyector eléctrico
25 luces de bengala
25 luces azules
50 cohetes comunes
25 cohetes estrella

CLASES	Condestable	Contramaestre	Carpintero	Herrero	Armero	Maestre de Víveres	Despensero	Farmacéutico	Cabo de Timoneles	Guardián	Patrón de Lancha	Cocineros	Mayordomos	Cabo de Luces	Maestro de Artilleros	Artilleros de Preferencia	Artilleros Ordinarios	Marineros	Grumetes	Cabo de Fogoneros	Fogoneros	Carboneros	Sargentos	Cabos	Soldados	TOTAL
Dotación actual	2	1	1	1	...	1	...	1	1	2	...	3	2	1	1	4	...	8	11	7	8	4	1	6	23	89
Sobra al Reglamento	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	8	9
Falta al Reglamento	...	...	...	...	1	...	1	...	...	...	1	...	...	...	...	4	8	7	...	...	1	2	...	...	...	25
Hospital	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

DIMENSIONES Y CALADO

Eslora	255 pies
Manga	34 pies
Puntal	19 pies
Quilla limpia	250 pies
Toneladas de Registro	
Calado de proa	
Calado de popa	
Toneladas de desplazamiento	1,490

CASCO, CUBIERTA Y TOLDILLO

Casco y baos de fierro con dos hélices. Fue construído en Kiel el año de 1880.

La cubierta principal es de teack de 3 1/2" y la del sollado y toldillos de pino.

MAQUINA PRINCIPAL Y ACCESORIOS

Tiene 2 horizontales de alta y baja presión Compound de condensadores de superficie de 2,000 caballos de fuerza (colectivos).
Consumo máximo de carbón 2 libras cada hora por caballo.
Dos calderas grandes y dos pequeñas
Las carboneras tienen capacidad para llevar 340 toneladas inglesas.

ANCLAS Y AMARRAS

2 anclas de 40 qq
1 ancla de 30 qq
2 anclotes de 6 qq
1 winche para levar
225 brazas de cadena
1 gundaleza de 9 pulg.

ARBOLADURA, JARCIA Y VELAMEN

Aparejo de Bergantín con un juego de maniobra de labor completa y el velamen siguiente:

1 Trinquete
1 Velacho
1 Gavia
2 Trinquetillas
1 Foque
2 Velas de estay
2 Juanetes
3 Velas de cuchilla
10 Velas para botes

EMBARCACIONES MENORES

1 Lancha a vapor
2 Salvavidas
1 Pinnes bote
1 Segundo id.
1 Falúa
1 Chinchorro

INSTRUMENTOS Y CARTAS DE NAVEGACION

1 Compás Magistral sin W. Thompson – 1 Id. de Bitácora – 1 Id. en el puente – 1 Id. para la lancha a vapor - 1 Id. soplón – 1 Id. de repuesto ordinario – 1 Sextante de bronce – 1 Barómetro de cubeta (Reynold) – 1 Barómetro Aneroide F. – 1 Reloj de 8 días de cuerda – 1 Reloj de Bitácora – 1 Reloj en la 2ª Cámara – 1 Cronómetro Sewill Nº 4260 – 1 Id. Dablice Nº 203 – 1 Id. Burrero Nº 3072 – 1 Corredera de Patente – 1 Polinomo con su trípode para determinar la desviación del compás – 1 Corredera de Patente (Masey) – 2 Carreteles – 4 Sondalezas – 3 Escandallas – 3 Ampolletas – 1 Transportador – 1 Regla para dar rumbo – 1 Derrotero del Atlántico del Norte – 1 Id. del Sud – 1 Id. del Pacífico – 1 Código Internacional de Señales Inglés – 1 Id. en Francés – 4 Almanaques náuticos 89/92 – 1 Tabla de azimeries... verdaderos del sol entre los 30º N. y 30º S. – 1 Id. entre los 60º S. por Burdnod – 161 de Navegación.

VASIJERIA

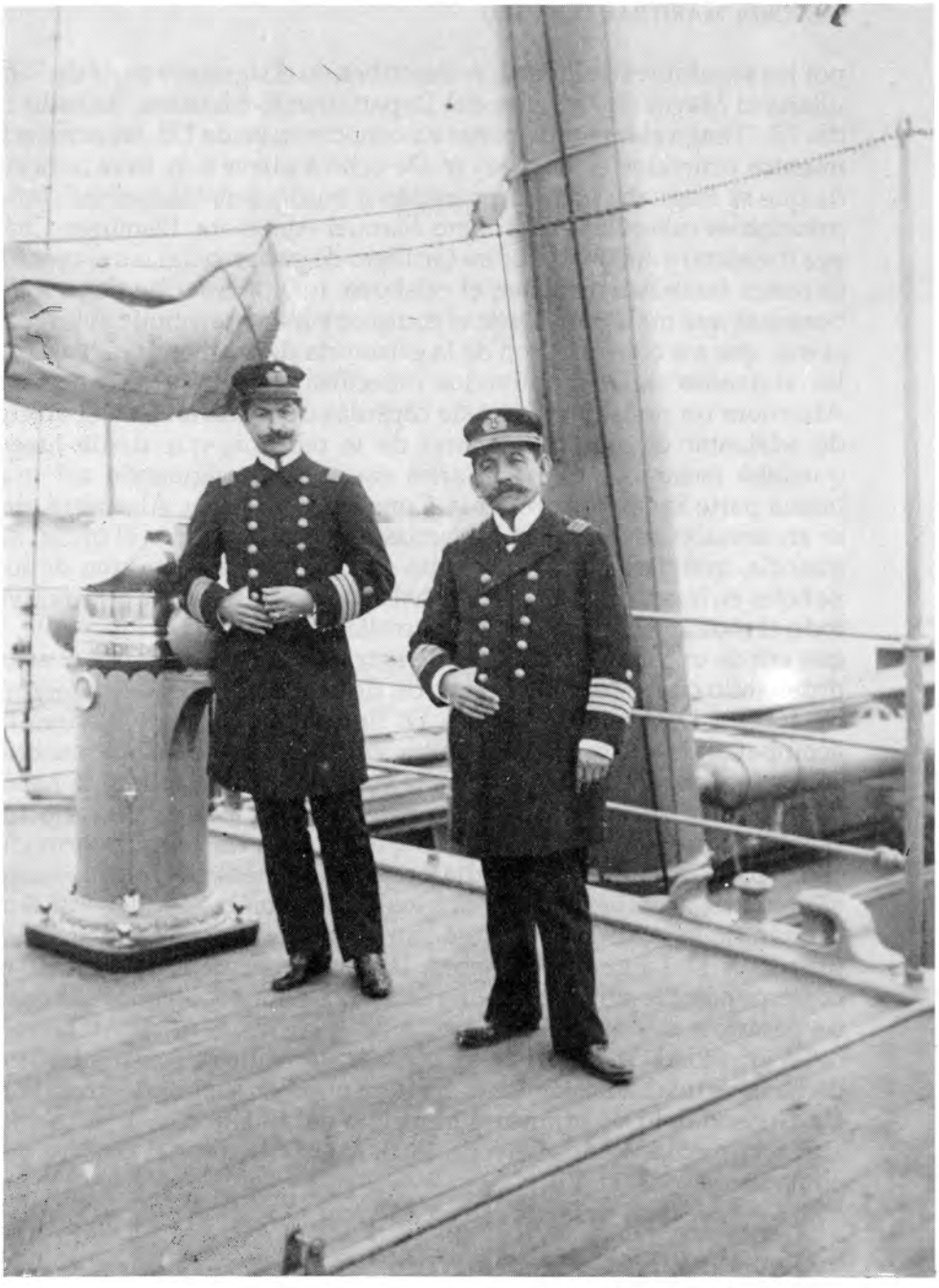
Tanques con capacidad para 23 toneladas de agua.

VIVERES, AGUA Y CARBON

Víveres	seguir estado
Agua	Toneladas
Carbón	Id.

NOTA.- Los proyectiles para cada cañón Nordenfelt son en número de 200, en esta proporción: 60% granadas comunes, 25% Id. de acero y 15% de metralla.
Los cañones del crucero *Callao* que venían a bordo de este buque fueron desembarcados el 10 de setiembre de 1889.

Al Ancla, Callao, Setiembre 30 de 1889.
(firmado) *RUPERTO ALZAMORA.*



Capitán de navío Eduardo Hidalgo y capitán de fragata Pedro Buenaño, primer y segundo comandantes del transporte *Constitución* en agosto de 1906.

por los seguidores de Piérola, se describen en el siguiente parte de Santillana al Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo fechado el día 12: "Tengo el honor de poner en conocimiento de US. los acontecimientos ocurridos el día de ayer. De ocho a nueve a.m. tuve noticias de que se fraguaba una conspiración a bordo, señalándoseme como principales cabecillas al fogonero Manuel Alzamora, Domingo Chávez (calafate) y Arturo Battifora (artillero de preferencia), a quienes hice meter inmediatamente en el calabozo: mandé traer de tierra a las personas que me denunciaron el complot y luego practiqué averiguaciones que me convencieron de la existencia del hecho. Se registraron las viviendas de los nombrados cabecillas encontrándose en la de Alzamora un puñal y un saco de cápsulas de revólver. Con el objeto de adelantar en los pormenores de la rebelión, que desde luego quedaba frustrada, hice aplicarles castigos, consiguiendo así una buena parte lo que me proponía. Como a las siete pm. Alzamora que se encontraba amarrado en las jarcias, me hizo saber por el oficial de guardia, que deseaba un momento de libertad para ir a uno de los pañoles en busca de una carta que había traído de tierra –la que motivó todo el movimiento que debía desarrollarse a bordo próximamente, y que era de uno de los cómplices de tierra–, a lo cual accedí en el acto, ordenando que el teniente Ferreyros, de la guarnición y dos alfereces de fragata D. Abelardo León y D. Ernesto Caballero y Lastres lo acompañaran, y a los pocos minutos vino a avisarme este último que Alzamora, en vez de buscar la carta como había prometido, se había metido a un pañol y sacado de entre algunas adujas de cabo un revólver con el que se suicidó; de lo que quedará US. mejor informado con el parte del oficial de guardia y certificado médico legal, que tengo el honor de acompañar a US. originales. He nombrado Juez Fiscal al capitán de la guarnición D. José San Román y Secretario al artillero instructor D. Domingo Cafferata, los que se ocupan de instruir el correspondiente sumario, el que, una vez terminado, tendré el honor de pasarlo a manos de US".

La gravedad del caso, hizo que al día siguiente se constituyera en dicha nave una Comisión Investigadora nombrada por la Comandancia General del Departamento Marítimo del Callao[129].

Hacia mediados de enero de 1900, la tripulación del crucero era como sigue:

Plana Mayor

Contralmirante Comandante Gral. de Escuadra	D. Bernabé Carrasco

Comandante capitán de fragata	D. Daniel S. Rivera[130]
Segundo comandante capitán de fragata	D. Manuel de la Puente[131]
Capitán de corbeta	D. Antonio E. Díaz
Teniente segundo	D. Guillermo Spiers
Teniente segundo	D. José M. Tirado[132]
Teniente segundo	D. Teodosio Cabada[133]
Teniente segundo	D. Carlos E. Rosell[134]
Teniente segundo	D. Héctor U. Carvajal[135]
Alferéz de fragata	D. Juan M. Garavito[136]
Alferéz de fragata	D. Manuel E. Ugarte[137]
Guardiamarina	D. Nicolás Zavala y Zavala[138]
Guardiamarina	D. Germán Stiglich[139]
Contador	D. Miguel F. Tirado
Cirujano	D. Daniel E. Lavorería
Inspector de máquina	D. William Black

Maquinistas

Segundo (contratado)	D. Carlos E. Black
Tercer	D. Germán Narváez
Tercer (contratado)	D. Victoriano Beunza
Cuarto	D. Emilio Combe
Practicante	D. Pablo Mendoza
Practicante	D. Guillermo Britos
Practicante	D. Ricardo Carrasco
Calderero	D. Hermenegildo Ramírez

Oficiales de Mar

Contramaestre	Miguel Romero
Farmacéutico	José Carrasco
Primer guardián	Luis Angel
Segundo guardián	Domingo Torres
Segundo guardián	Emilio Alfaro
Condestable	William Wade
Maestre de víveres	Manuel Puelles
Carpintero	Emilio Correa
Despensero	José Gaspar

Herrero	Domingo Chinga
Calafate	Amador Calisaya
Armero	Domingo Cafferata
Cabo de timoneles	José Sweeflove
Mayordomo de primera cámara	Carlos Reina
Mayordomo de segunda cámara	Guillermo Sandoval
Cocinero de equipaje	Santos Torres
Cocinero de primera cámara	Juan Escobar
Cocinero de segunda cámara	Carlos Bustamante
Cabo de luces	Emilio Casanova

Timoneles

Saturnino Vidal	Ezequiel Zevallos
Fernando Alvarez	Arturo Grau Montero

Artilleros de Preferencia

Marcelino Hidalgo	Enrique Harrés
Santiago Icochea	Julio Zavala
Camilo Pizarro	Eleuterio Falcón

Artilleros Ordinarios

Benjamín Aliaga	Sebastián Chávez
Andrés Marchena	Lorenzo Maries

Marineros

Gerardo Silva	José Sánchez
Mauricio Alfaro	Gerónimo Núñez
José M. Ponce	Francisco Silva
Isaac Mejía	Eleodoro Mariscal
Carlos Rivera	Alfredo Aramburú
Francisco Boza	Melitón J. Delgado
Francisco Auchiza	Enrique Ugarte
Ceferino Cordero	Domingo Roca
Diego Arce	José Nieves
Marcos Flores	Luis Rázuri
Liceo Alvarez	Aurelio Ríos 1°
Juan A. Camacho	Aurelio Ríos 2°

Grumetes

Nicolás Espínola
Florida B. Miraval
Juan Medina
Lizandro Pastor
Manuel Ulloa
Enrique Plaza
José Menacho
Pastor Herrera
Manuel García
Juan Torres
Julio Bondani
Pedro Delgado
Hipólito Palacios
Leonidas Yoza
Pedro Bahamonde
Daniel Pacheco
Manuel Yescas
Alejo Torres

Manuel Vásquez

Cabos de Fogoneros

William Alem
José Ferreira
Lucas Gonzales
Andrés Pérez y R.

Ernesto Saona

Fogoneros

Carlos Yépez
Francisco Romero
Andrés Espinosa
Manuel Cruz
Federico Valcárcel
Justo Santamaría
Victorino Aguilar
Nieves Espinoza

Julio Noriega

Carboneros

Guillermo Gallegos
José Montes
Andrés Ríos
Mariano Sánchez
Juan Gonzales
Zenobio Alcíbar

En el estado general del buque correspondiente al indicado año de 1900 hallamos información de primera mano sobre el estado general del buque. He aquí una síntesis:

Armamento, Munición y Artificios

2 cañones Armstrong de 15 centímetros
3 cañones Maxim-Nordenfeldt, tiro rápido

2	ametralladoras Maxim
50	rifles Martin Henry
43	revólveres Adams
30	rifles Mannlicher
65	tahalíes
55	cananas
29	chafarrotes con vainas
50	sables de abordaje
18	hachuelas
24	chuzos
132	granadas comunes de 100 libras
151	granadas de perforación de 100 libras
38	bombas metralla Shrapnel
16	tarros metralla Shrapnel
74	saquetes de pólvora prismática de 50 libras
70	saquetes de pólvora Peblet de 30 libras
48	cargas explosivas de 7 libras
73	cargas explosivas de 2 1/2 libras
18	cargas explosivas de 3 onzas
39	espoletas de tiempo y percusión grandes
15	espoletas de tiempo y percusión chicas
182	espoletas de percusión
288	estopines metálicos
230	granadas comunes Nordenfeldt
136	granadas aceradas
1	granada acerada Shrapnel
356	casquillos Nordenfeldt
1	espoleta de tiempo Shrapnel
244	espoletas para granadas comunes
136	espoletas para granadas aceradas
12,029	tiros para ametralladoras
11,764	tiros para rifle Martin Henry
4,600	tiros para rifle Mannlicher
8,009	tiros para revólveres Adams
20,000	balas para rifle

Casco, Cubiertas y Toldillas

Casco y baos de fierro, con dos hélices. Fue construido en Kiel en 1880. La cubierta principal es de teak de 3 1/2 pulgadas y la del sollado y toldillas de pino de 3 pulgadas.

Anclas y Amarras

2 anclas de 1840 kilogramos, cada una
1 ancla de 1380 kilogramos
2 anclas de 276 kilogramos, cada una
1 calabrote de 9 pulgadas (en mal estado)
1 calabrote de 6 3/4 pulgadas (en mal estado)
1 winche para levar

Embarcaciones Menores

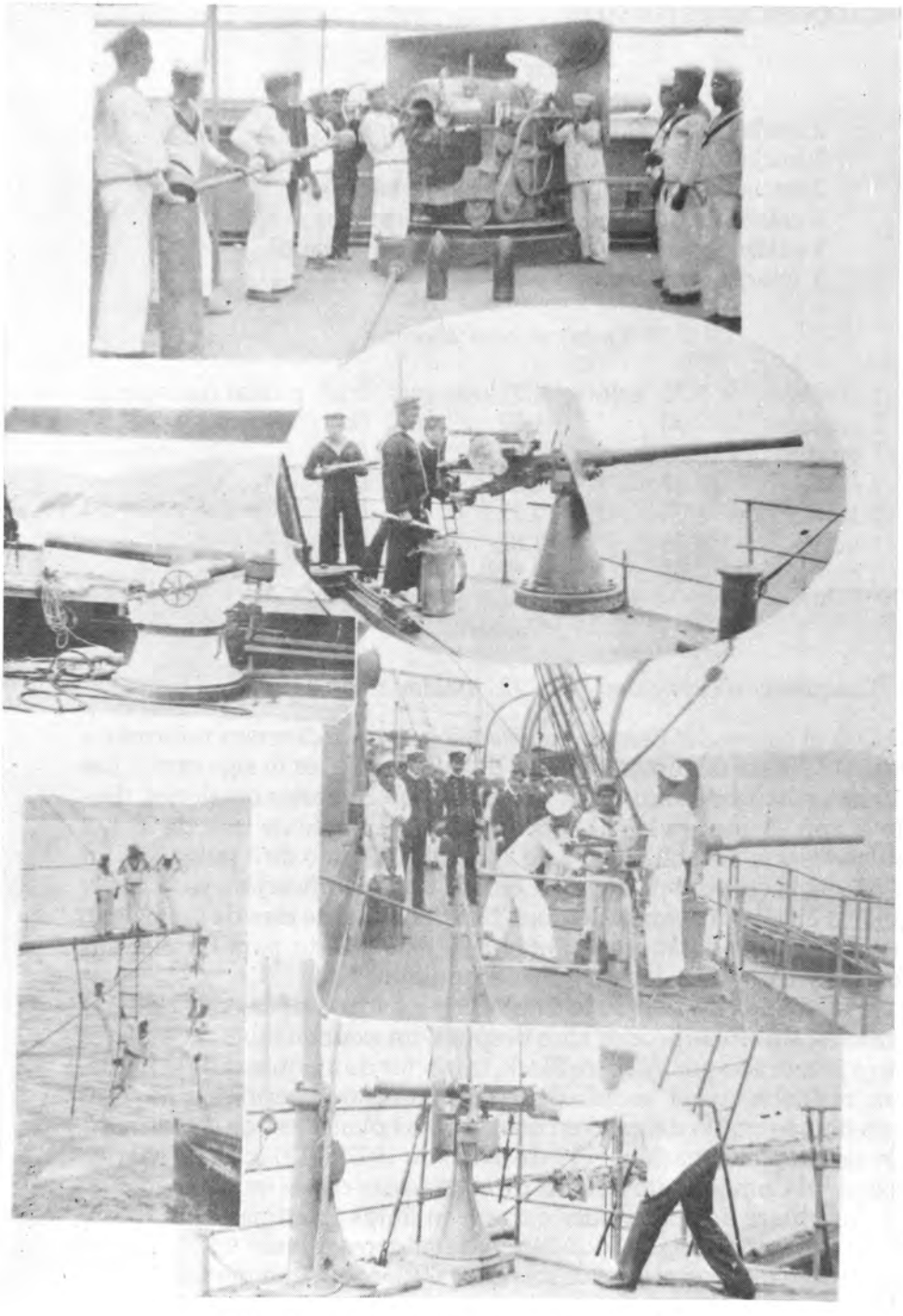
1 chalupa:	8.72	eslora;	1.75	manga;	0.67	puntal (en metros)
1 chalupa:	7.90	"	1.82	"	0.81	"
1 guig:	10.03	"	1.59	"	0.76	"
1 falúa:	7.37	"	2.28	"	0.91	"
2 salvavidas:	8.05	"	2.12	"	0.91	"
1 bote:	6.76	"	1.82	"	0.60	"
1 chinchorro	4.56	"	1.52	"	0.91	"

Vasijería

Tanques con capacidad para 72 toneladas de agua.

Con el correr del tiempo la *Lima* experimentó diversas reformas y carenas. En un documento oficial de la época se lee lo siguiente: "Las cubiertas han sido recorridas y calafateadas en varias ocasiones, desde el año 93, siendo la cubierta del primer puente de teak de 3 1/2 pulgadas y la del sollado y la de la toldilla de pino de 3 pulgadas. En el año 94 la cofa del palo mayor recibió una modificación, para poder colocar en ella una ametralladora. El 6 del presente mes de junio, hizo su última entrada al dique flotante de este puerto para limpiar sus fondos y componer los machos de su timón"[140].

A mediados de 1895 se le cambiaron los tubos de las dos calderas grandes; sin embargo, dos años después, un examen minucioso de esa nave practicado por William Black, inspector de máquinas de la Escuadra, revelaba que el "estado de sus calderas no le permitiría navegar más tiempo por lo delgado en que están las planchas que las forman". En vista de tal situación, el 19 de mayo de 1897 el Director de Marina solicitó al Comandante General de la Escuadra que el indicado inspector formulase dos presupuestos: uno en libras esterlinas especificando lo que importaría la adquisición de calderas nuevas en Inglaterra, con todos sus accesorios, puestas en el Callao; otro, en moneda nacio-



Maniobras a bordo del transporte *Constitución*,
en agosto de 1906.

nal, señalando los gastos de instalación y los derechos de aduana. El 4 de junio ambos presupuestos fueron presentados con las especificaciones siguientes:

Compra y Traslado (en £)

– Dos calderas dobles tubulares con sus respectivas cajas de vapor y accesorios a razón de 1,500 cada una	£	3,000
– Dos calderas sencillas a 800 cada una		1,600
– Un recalentador de vapor		200
– Un evaporador		500
– Dos chimeneas y caja de humo		200
– Flete de todo lo anterior al Callao		600
– Embarque, derechos de aduana, pólizas, etc.		100
TOTAL:	£	6,200

Colocación en el Callao (en s/.)

– Desembarque en la Dársena de todo lo anterior	S/.	2,000
– Desarme de las calderas viejas y extraerlas, así como el donkey boiler, chimeneas, ventiladores, superheather, cocina, cubierta, etc.		10,000
– Colocación de las calderas en la Dársena		2,000
– Armar las calderas, fijar las chimeneas, superheather, ventiladores y donkey boiler		10,000
– Arreglar la cubierta, toldilla, cocina, cuarto de planos y puente		30,000
– Reparar la máquina para nivelar los ejes, recorrer las hélices y cambiar chumaceras		15,000
– Uso del dique flotante por seis días para efectuar parte de este trabajo		8,000
– Material y gastos imprevistos		8,000
TOTAL:	S/.	85,000

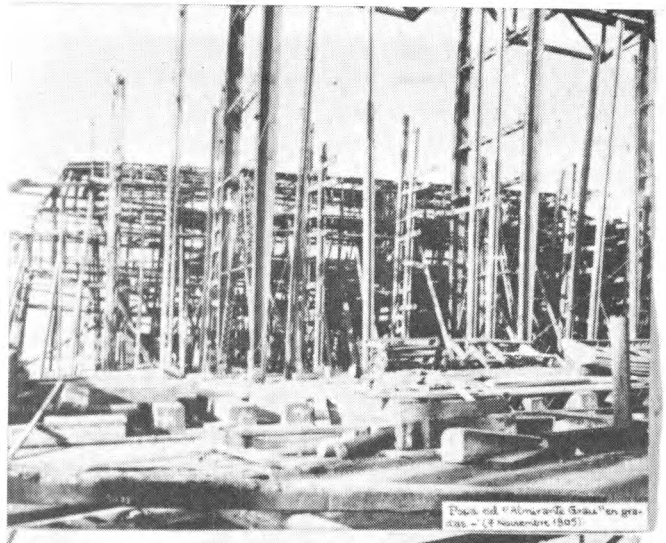
De lo que resultaba, pues, que el costo total de la obra ascendía a seis mil doscientas libras esterlinas y ochenta y cinco mil soles de plata, sin considerar en él la necesidad "de cambiar la tablazón de su toldilla que se halla en mal estado"[141]. Paralelamente a esos presupuestos, Black sugería la conveniencia de mandar el crucero a Inglaterra, en donde se le podría hacer con ventaja todas las obras indicadas y, además, cambiarle la maquinaria que era muy antigua, por otra de triple expansión; con la consiguiente economía de carbón y el aumento de

velocidad. Todo ello demandaría la suma de veinticinco mil libras esterlinas. Aquí el testimonio: "Aprovecho de esta oportunidad para hacer presente, que aún cuando el buque mejoraría mucho en sus condiciones con el cambio de las calderas, –como éste fue construido el año 1880, cuando el conocimiento de las máquinas de vapor no estaba tan adelantado como en la época actual, especialmente en Alemania, y por otra parte, lo precipitado de su construcción con motivo de la guerra nacional–, hoy su maquinaria deja mucho que desear, comparándola con las de triple expansión modernas, cuyas ventajas principales son las de consumir menos combustible y su mayor velocidad; siendo esta la razón porque todos los buques modernos la usan y aun los antiguos la están adoptando diariamente: y ya que el Supremo Gobierno tendría que desembolsar 15,000 libras esterlinas, más o menos, para cambiar las calderas al crucero *Lima*, me permito indicar que creo más conveniente que se mandara al buque a Inglaterra para renovarle allí no sólo las calderas sino también su maquinaria, lo cual no importaría más de 25,000 libras, diferencia relativamente corta, si se tiene en cuenta que se obtendría un trabajo perfecto, adquiriendo el buque notable ventaja, ya en su marcha –que si con la máquina actual, podrá dar 12 ó 13 millas, con la de triple expansión se conseguirá hasta 18–, ya en el consumo de carbón, que, como he dicho antes sería mucho menor, condición ésta, por sí sola, suficiente para resarcir en poco tiempo de navegación el costo de la nueva máquina. Teniendo en cuenta las ventajas citadas, no sólo las potencias marítimas, sino las compañías mercantes, envían sus buques a los astilleros a renovar sus máquinas y calderas, poniéndoles los últimos aparatos; y bien merece hacer lo propio con el crucero *Lima*, ya que su casco se halla en buenas condiciones".

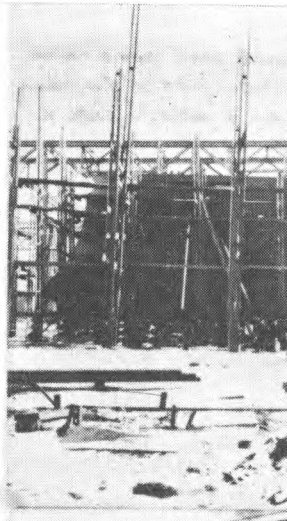
Al final de cuentas, el Gobierno de Nicolás de Piérola ni ejecutó los presupuestos sugeridos ni envió la nave a Inglaterra. Aunque, a decir verdad, ese no era el temperamento del Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Bernabé Carrasco, quien por el contrario en su *Memoria* opinaba que el cambio de las calderas era indispensable pues de lo contrario "habría que dejar la *Lima* como pontón en el año 1899"[142]. En este valioso documento firmado por Carrasco se lee también, que "el costo de las calderas, el flete de las mismas, la extracción de las viejas y la colocación de las nuevas, el cambio de las dos cubiertas del centro que habrá de destrozarlas y otros trabajos menores, asciende a la cantidad de S/. 150,000". En 1899, el Ministro José R. de la Puente demandaba una reparación seria en las calderas de la *Lima*, pues a causa de su mal estado "han habido interrupciones en

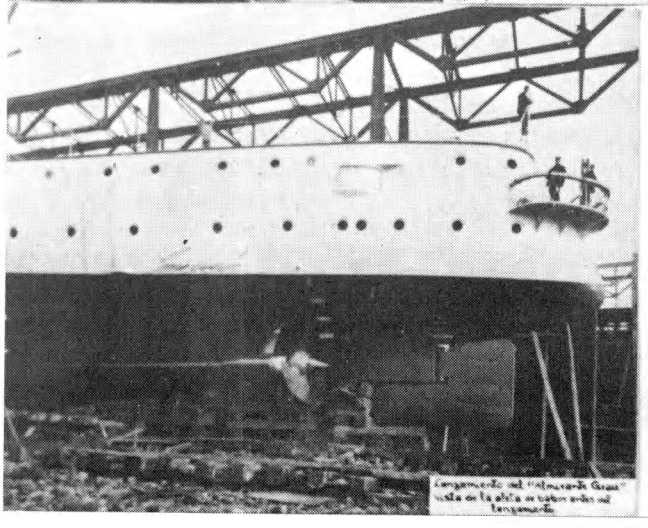
algunos de sus viajes". Dos años después, su colega informaba el acuerdo de "hacerles las convenientes reparaciones". En 1902, se elevó al Ministro un Memorándum (firmado por A. Espinosa) detallando todos aquellos trabajos que habían que efectuarse para extraer las calderas. Aquí su resumen:

1. Vaciar las carboneras completamente y desmontar los cañones y cureñas.
2. Cortar las partes salientes del piso entre las calderas grandes, a la altura de las calzas incl. otras, y los fierros angulares; reemplazándolos con nuevos a todo el largo; renovando también las planchas de las calzas y demás ángulos de cuadernas invertidas y ligazones que sea necesario componer después de sacar las calderas.
3. Abrir campo para el pasaje de una de las calderas grandes, quitando las planchas verticales y del piso de una de las carboneras altas; cortándole, como más convenga, los ángulos entre carboneras altas y bajas, y las puntas de los baos de la cubierta alta, donde sobresalen de los ángulos de la escotilla, al ras con dichos ángulos.
4. Antes de proceder a mover calderas y cortar planchas y baos, se quitará todo peso de las cubiertas; se apuntalarán los baos cortados que hoy descansan sobre las paredes de las carboneras.
5. La maniobra de sacar las calderas es díficil por la primera y se simplifica por las demás.
   Al efecto se rodará la primera caldera sobre las calzas rebajadas, lo más que se pueda, hacia al centro y la segunda se pegará a la carbonera contigua, –esperando que no sea necesario quitar las planchas de las carboneras bajas–.
   Se izará la N°. 1 verticalmente, ocupando parte de la carbonera alta, como se indica con el círculo punteado; y al estar próxima al bao alto, podrá extraerse por el espacio entre bao y la caldera N° II que mide en sesgo 12, en la dirección de la diagonal roja, –pues el diámetro medio de estas calderas es de 11'–.
   Demostrada así la posibilidad de la extracción con las preparativas indicadas, lo demás es materia de una hábil y cuidadosa dirección, que debe encomendarse a persona o empresa de responsabilidad que posea los elementos de izaje necesarios, como la de la Dársena.
   Extraídas las calderas deberá procederse a picar, componer y pintar mamparos, carboneras, sobrecuadernas, calzas antes de que lleguen las calderas nuevas.
   El importe y extensión de esta obra podrá juzgarse entonces con más acierto que hoy.
6. Terminado esto deberá procederse al examen de la máquina, de una

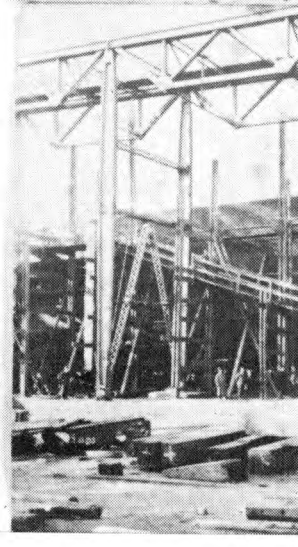


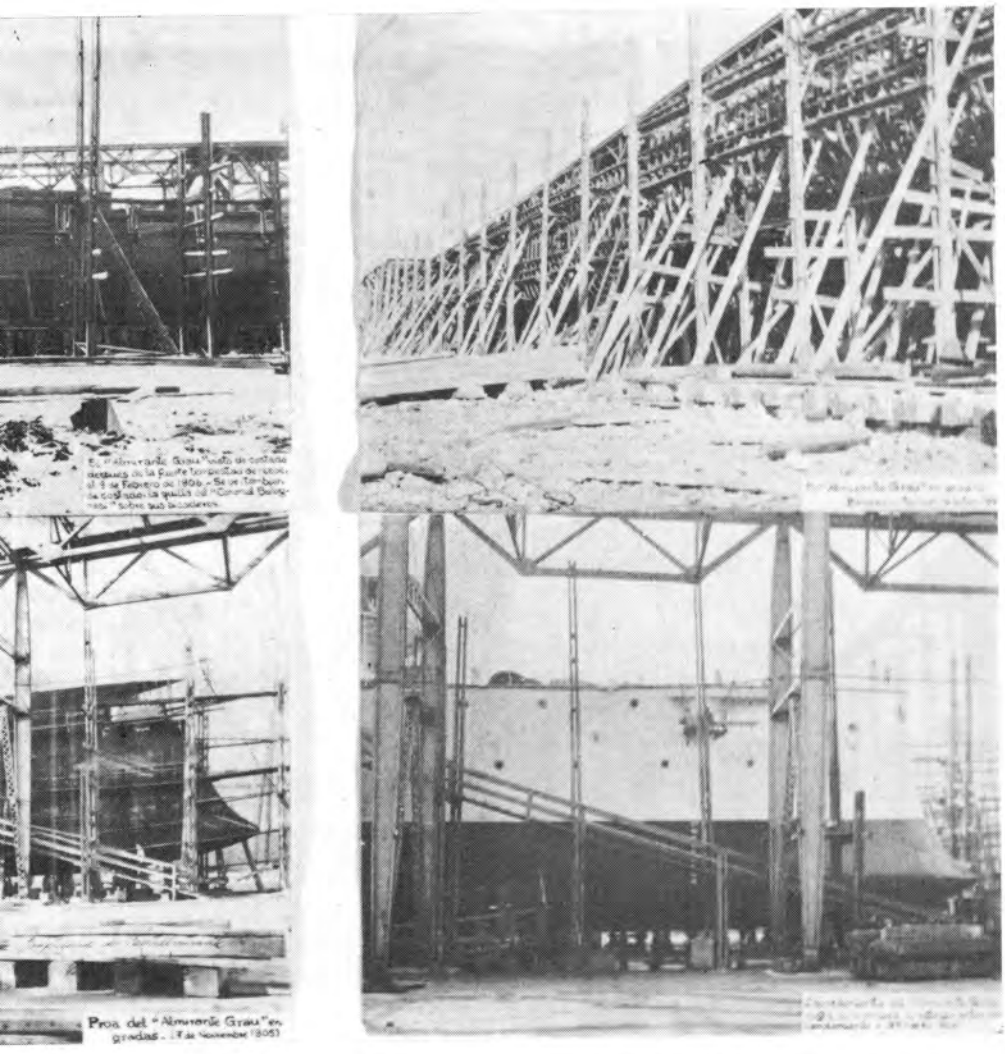
Popa del "Almirante Grau" en gradas - (4 noviembre 1905)



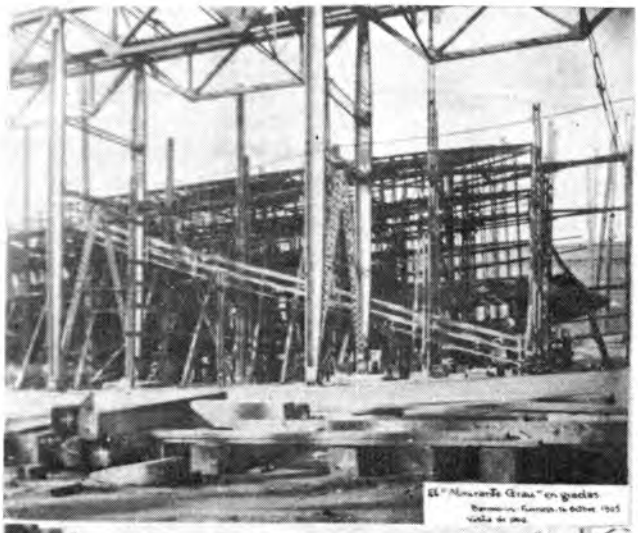


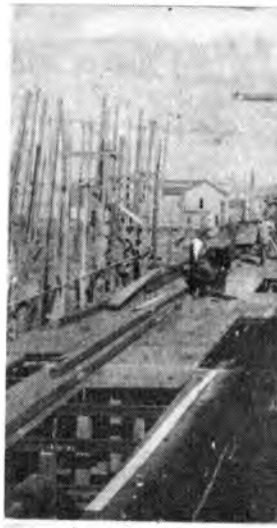
Lanzamiento del "Almirante Grau" visto en la popa a través del lanzamiento

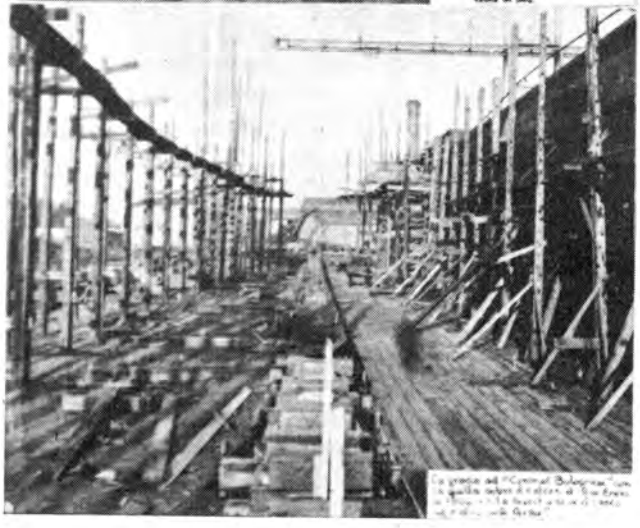


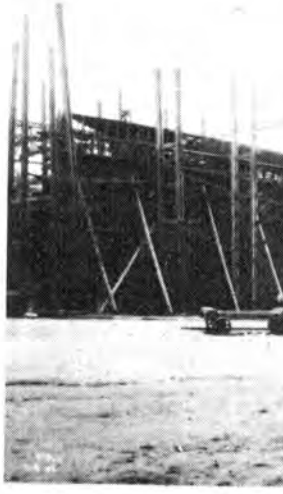


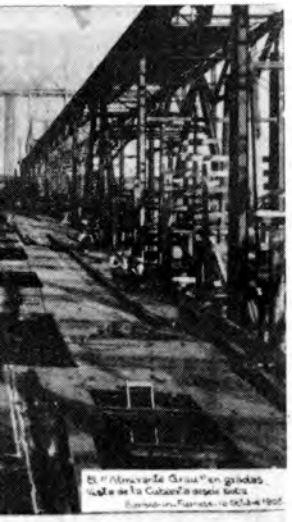
Etapas del proceso
de construcción del crucero *Almirante Grau*, en 1905.



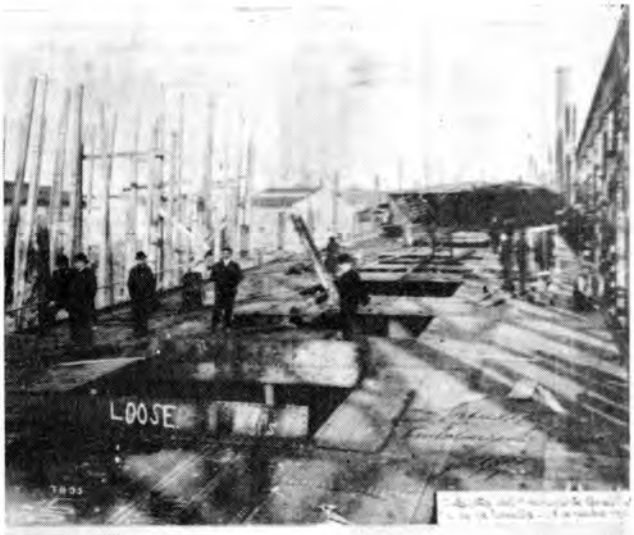


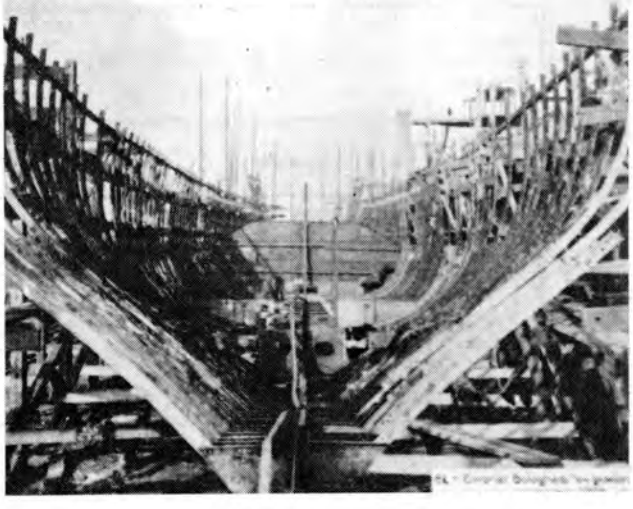












Etapas del proceso de construcción de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en 1905.

Estado General de los buques de guerra y transportes que componen la Armada Nacional – 1893

Clase y nombre de los buques	Eslora (metros)	Manga (metros)	Puntal (metros)	Quilla (metros)	Calado		Toneladas	Aparejo	Fuerza de la máquina (caballos)	Fecha de construcción	Número y calidad de los cañones	Estado en que se encuentran
					Proa (m)	Popa (m)						
Crucero *Lima*	77.72	10.36	5.79	76.19	4.26	4.87	1790	Bergantín	2000	1880	2 cañones Armstrong a retrocarga del calibre 150 m'; 3 id. de tiro rápido de 3 tb. sistema Nordenfeldt; 2 ametralladoras.	Doble hélice. Casco y baos de fierro. Construido en Kiel.
Transporte *Santa Rosa*	53.35	8.53	3.35	50.00	1.34	1.70	333	Pailet	110	1883	3 cañones Krupp, 2 de 87 m' y 1 de 70; 2 ametralladoras Maxim.	Doble hélice; casco y calderas de acero, éstas en mal estado; la cubierta principal como embono del pino. Máquinas independientes de alta y baja presión. Construido en Glasgow.

(*Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1893*. pp. 52-53).

manera prolija.

A partir de 1903, el crucero fue apontonado en vista de las pésimas condiciones en que se hallaban sus calderas y en espera de las que se habían encargado a Inglaterra[143]. En esta situación lo encontró la Junta de Marinos presidida por Carvajal (citada en páginas anteriores) cuando a fines de 1904 examinaron los tres buques que integraban la Escuadra. El Informe del ingeniero Recavarren (20 de diciembre) describe así el estado de las máquinas del envejecido crucero: "Las máquinas son de cilindros horizontales y dispuestos bajo la línea de flotación. Son nuevas y al parecer buenas; actualmente se están corrigiendo los defectos de nivelación de los ejes y arreglando las chumaceras, con lo que quedará en buenas condiciones. Lástima es sí que las superficies de fricción estén desprovistas del metal especial de antifricción, lo que originará recalentamientos con relativa facilidad. Estas máquinas para el cambio de marcha tienen una rueda movida a brazo, lo que hace la faena pesada y muy lenta, lo que no es admisible en un barco de guerra. Estimo que es indispensable la instalación de un servomotor a vapor destinado a ese objeto. En cuanto a las calderas, aún no están instaladas".

Recibidas importantes y muy serias refacciones, en 1906 el Ministro Pedro E. Muñiz informaba que dicha nave se encontraba "en su totalidad reparada y en condiciones de prestar un servicio de manera provechosa". En efecto, por espacio de varios lustros la *Lima* continuaría prestando útiles servicios a la Nación; su longeva vida terminó en la selva; cuando en 1939 se le dio de baja y se le llevó al río Nanay, abandonándosele a su suerte. ¡Triste final de un buque noble y marinero!

EL CONSTITUCION *Y EL* CHALACO

Por haber sido adquiridos casi simultáneamente, es que en esta oportunidad se presenta la historia de estas dos naves en un mismo parágrafo.

El *Constitución*, denominado anteriormente *Coya* (y originalmente *Bayley*) y el *Chalaco*, llamado *Santa María*, fueron adquiridos en 1894 por la administración del general Cáceres, aunque las gestiones para la adquisición del primero se habían iniciado desde la época del gobierno del general Morales Bermúdez[144]. El 27 de agosto de 1894 el Ministro de Hacienda y Comercio Simón Yrigoyen, se dirigió al alcalde del Concejo Provincial de Lima comunicándole la decisión del

Gobierno de adquirir un nuevo buque y la forma de pago que se asumiría a través del préstamo de las Municipalidades (Ley del 23 de agosto). Decía así: "Obligado el Gobierno por la situación de la República a proporcionarse los elementos indispensables para restablecer el orden, ha contratado la compra de un nuevo transporte que facilite la movilización de las fuerzas y pueda emplearse en las demás diligencias que exija el servicio de nuestra Escuadra. Esta nave es el vapor *Coya* que le va a ser vendido por la Empresa "The New York and Pacific Steam Shipps Co." por el precio de £ 40,000 pagaderas en esta forma: £ 20,000 en cinco mensualidades a £ 4,000 que serán pagadas a partir del 1° de setiembre próximo venidero por el Honorable Concejo que Ud. preside y el rematista del ramo de los tabacos a razón de £ 1,500 el primero y £ 2,500 el segundo; y las £ 20,000 restantes con parte del producto de las cuarenta mil toneladas de guano de Chincha que se venderá para este objeto en virtud de la autorización que concederá el Congreso. Se ha estipulado además en la escritura del contrato, en el caso de que el producto del guano no llegue a la última cantidad, el Gobierno continuará pagando la diferencia por mensualidades en la misma proporción que las cinco del presente año, esto es £ 2,500 por el nuevo rematista del tabaco y £ 1,500 por ese Honorable Concejo; y que para mayor garantía de la Sociedad vendedora de la nave, la escritura será suscrita por el representante de esa corporación y por el rematista del impuesto al tabaco. Desde luego haré presente a Ud. que el Gobierno ha hecho este arreglo contando con los fondos de ese Concejo a mérito de la autorización que le concede la Ley de 23 del mes en curso"[145].

Con fecha 3 de setiembre del año a que estamos aludiendo, se extendió la escritura de venta del vapor *Coya* al Gobierno hecha por Juan Eyre en representación de la casa norteamericana citada por el Ministro Yrigoyen. Sin embargo, la Junta de Gobierno de 1895, presidida por Manuel Candamo e interpretando el Informe de una Comisión Especial dirigida por Daniel Ruzo, encargada del examen de los contratos hechos por la administración de Cáceres, consideró que había existido "lesión onerosísima para el Fisco, en los contratos de compra del *Constitución* en £ 40,000 y el *Chalaco* en S/. 50,000", pues por los datos presentados al Ministerio de Guerra, apareció que "el primero fue anteriormente ofrecido en la suma de £ 16,000 y el segundo obtenido por su anterior dueño en la suma de £ 1,000"[146]. Según las pesquisas de dicha Comisión Especial, fue el señor Felipe Amat (agente del Callao) quien ofreció al gobierno de Cáceres la venta del buque en 16,000 libras esterlinas; propuesta que inexplicablemen-

Detalle del crucero *Almirante Grau*
y medallas alusivas.


1906-B.A.P. "Almirante Grau"-1931

Launch of T.S. Protected Cruiser.

"CORONEL BOLOGNESI."

for the Peruvian Government.



Luncheon.

Caviare à la Russe.

Sièvre. Purée de Tomato.

Mayonnaise du Saumon Froid.
Salade de Concombres.
Paupiettes de Sole à la Princesse.

Aspic de Fois Gras aux Truffles.
Pâté de Pigeons Bordeaux.

Dinde Rôti Poult aux Cresson.
Poularde de Bœuf Epicé au Chasseur.
Aloyau de Bœuf Rôti.
Jambon de York.

Salade à la Française.
Salade de Tomato. Pommes de Terre.

Faisan Rôti, Perdreaux Rôtis.

Charlotte Russe au Citron.
Gelées Variées.
Meringues à la Crême d'Abricots.
Trifle Carbière.
Bon-Bons. Petits Fours.

Violette de Parmé Glacé.
Wafers au Vin.

DESSERT.

Café Noir.

Vickers, Sons & Maxim, Limited,
Barrow in Furness.
24th September, 1906.

Testimonio gráfico sobre el menú del almuerzo ofrecido el día del lanzamiento del crucero *Coronel Bolognesi*.

te –opinaba la Comisión– el mencionado Gobierno no había aceptado. Sobre el *Chalaco* sostuvo que "ni siquiera disponíase del testimonio de la escritura de compra".

En carta dirigida al director de la *Opinión Nacional* de fecha 4 de noviembre de 1895, Cesáreo Chacaltana, ex Ministro de Cáceres, explicaba, a manera de descargo, la compra del *Constitución* en los siguientes términos: "...llegado el momento de votar en Concejo, dí mi voto en favor de la compra del buque: 1° porque conceptué indispensable la adquisición de ese elemento para atender a las múltiples y apremiantes exigencias del servicio público: 2° porque en cuanto a las condiciones del buque y a su precio, debía atenerme como me atuve, a los juicios formulados por las personas competentes en el ramo (informes suscritos por ingenieros mecánicos y jefes de la marina de guerra); 3° por haberse estipulado que el pago se hiciese a plazos, con otorgamiento de garantías, pero sin interés, pues el pago al contado habría sido imposible; y 4° por las razones de patriotismo a que antes he aludido"[147].

Si bien la Junta de Gobierno desestimó la apertura de acción de nulidad de compra de dichas naves, "por la lentitud inherente a los procedimientos judiciales", ordenó en cambio el desarme del *Chalaco* y su venta en subasta pública por considerarlo "totalmente inaparente para el servicio"[148]. Por orden superior, se nombró una Comisión de Jefes de Marina, a la que se agregó el inspector de máquinas de la Escuadra y el Gerente del Dique, con el objeto de tasar dicha nave. Practicada la operación, se estableció su valor en 20,000 soles.

Hecho este pequeño preámbulo, veamos algunos datos históricos de ambas unidades.

El *Constitución* fue construido en 1886 en Newcastle (Inglaterra) por la prestigiosa casa Swan C. Hunter, recibiendo de *Lloyd Register of Shipping* de Londres la calificación ✠ 100 A1; vale decir, de aceptación en su diseño y construcción. Sin embargo, al momento de su compra por el Perú –según el testimonio de Rosendo Melo– no era más que un "viejo vapor de carga". Antes de su ingreso a nuestra armada, por mucho tiempo se le empleó para conducir cargamento de té entre la China e Inglaterra; posteriormente se le dedicó al transporte de carne congelada entre Nueva Zelanda y Londres. Permaneció un año en los diques de la capital inglesa, donde fue adquirido por la casa Grace Brothers para el tráfico de mercaderías en las costas de nuestro continente.

Su porte era de 1693 toneladas; medía 100.42 metros de eslora, 12.9 de manga y 7.46 de puntal. Tenía una hélice y un impulso de 1868

caballos de fuerza, con una velocidad de 10 nudos. Se le montó la artillería que había pertenecido al *Diógenes*, más cuatro cañones Krupp de campaña y dos ametralladoras. En un importante documento oficial de entonces, hallamos esta interesante descripción del *Constitución*: "Su casco es de acero de 3/4 de pulgada en las planchas del fuerte del buque, disminuyendo hacia arriba hasta 5/9. Está amarrado por cuadernas de hierro angular a distancia de 23 pulgadas entre sí. Los baos son de hierro de 5/8 con una altura de 9 pulgadas, asegurados con hierro angular conservando una distancia entre sí de 3 pies 11 pulgadas. El casco se halla dividido en cinco compartimientos, incluyendo los mamparos de colisión de proa y popa. Los trancaniles son de planchas de hierro de 19" de ancho. Tiene cuatro bodegas con capacidad para 174,893 pies cúbicos. Además tiene un doble fondo seccional con capacidad para 383 toneladas de agua de mar que le sirve de lastre. Las cubiertas en número de dos, están formadas por planchas de hierro de 3 líneas, siendo la primera embonada con pino oregón de 3 pulgadas de vitela y 5 de ancho, asegurada a la de hierro por tornillos de tuerca. Hay además tres pequeñas cubiertas, que forman la del castillo de proa, la central y la de toldilla de popa, que se comunica con la anterior, por dos pasadizos laterales que descansan en candeleros de hierro asegurados a la primera cubierta"[149].

Testimonio que se ve ampliado por la descripción de la ya citada *Relación historiada de los buques de la escuadra*. Veamos:

Toldillas. En la parte central de la primera cubierta que corresponde a la máquina y calderas, se levanta una toldilla en la que están construidas una camarita o cuarto de planos, otra que es la casa del timonel y una tercera mucho más pequeña.

Máquina principal y accesorios. De triple expansión con cilindros verticales y 150 libras de presión. Posee tres winches y un molinete para levar y una maquinita para el gobierno del timón a vapor.

Motor. Hélice de fierro de cuatro aspas, teniendo cada una, una aspa de repuesto. Se encuentra montada en un eje de fierro de 13 pulgadas de diámetro.

Calderas. Tres calderas principales y además una auxiliar para el movimiento del donkey y para poner en movimiento las máquinas accesorias.

Aparejo. Goleta de tres palos con la maniobra firme de alambre, siendo los acolladores de la jarcia de tornillos. Los palos trinquete y mayor están provistos de plumas para izar cargas.

Carboneras. Las carboneras y otros depósitos de carbón con que cuenta este buque, pueden recibir hasta 1000 toneladas de carbón.

ARMADA NACIONAL

Estado General en que se encuentra el expresado al mando de su Comandante el Señor Capitán de Navío D. Juan B. Cobián

CRUCERO *CONSTITUCION*

JEFES Y OFICIALES DE GUERRA

C. de N. 2º Comandante D. Juan Salaverry
C. de C. Jefe del Detall Luis B. Arce F.
Teniente 1º D. Pedro A. Buenaño
Teniente 2º D. Carlos Caballero y Lastres
Teniente 2º D. Ernesto Caballero y Lastres
Teniente 2º D. Numa P. León
Alférez de Fragata D. Guillermo Kruger
Alférez de Fragata D. Alfonso Castro

GUARDIAMARINAS

D. Alfredo Hoyle
D. Oscar Mavila

OFICIALES -MAYORES-

Contador
D. Germán Fernández Avelcira

Cirujano
Dr. D. Miguel Aljovín

MAQUINISTAS

1º Ing. D. Emilio Valladares
2º Ing. D. Enrique Lennon el "*Santa Rosa*"
3º Ing. D. Luis G. de la Puente
4º Ing. D. Oscar Fernandini
Practicantes
D. Emilio Lohalón
D. Abel Matiz
D. Guillermo Swayne
Calderas
D. Augusto Lucero

ARMAMENTO

4 cañones Krupp de 0'87 en montajes hidráulicos "Heaton Asford"
60 rifles Manlicher
8000 cápsulas Manlicher
60 espadines Manlicher
60 tahalíes Manlicher
60 cananas Manlicher
60 cinturones Manlicher
60 portafusiles Manlicher

MUNICIONES Y PERTRECHOS

252 Bombas comunes
21 Bombas descargadas
100 Bombas Shrapnell cargadas
374 Espoletas de percusión
98 Espoletas de tiempo
425 Estalladoras
712 Estopines de latón
100 Estopines de fricción de cobre
316 Cargas de guerra de 1'5 kg.

CLASES	OFICIALES DE MAR														TRIPULACION				MAQUINA			GUARNICION			TOTAL
	Contramaestre	Farmacéutico	Condestable	Guardianes	Carpintero	Maestre Víveres	Despensero	Herrero	Calafate	Armero	Cabo de Timoneles	Mayordomos	Cocineros	Cabo de Luces	Artilleros de Prefevencia	Artilleros Ordinarios	Marineros	Grumetes	Cabos de Fogoneros	Fogoneros	Carboneros	Sargentos Timoneles	Cabos	Soldados	
Dotación actual	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	6	4	21	21	4	7	7	4	...	...	94
Sobran al Reglamento	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Faltan al Reglamento	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	...	...	...	...	3
En el Hospital	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	3	4	...	...	1	1	...	...	10

DIMENSIONES Y CALADOS

	METROS
Eslora	100
Manga	12
Puntal	8
Quilla limpia	97
Calado a popa	5
Calado a proa	4
Diferencia de calados	0
Desplazamiento	
Tonelaje	

OTROS

CASCO, CUBIERTA Y TOLDILLAS

Casco de 1/2" de acero dividido en compartimientos y un doble fondo que contiene 383 toneladas de agua para lastre.
Entrepuente y cubierta de acero de 3/8" lo mismo que los sollados para la tripulación forrados en pino oregón de 3".
La cubierta con forro de pino oregón de 3" 1/2.

MAQUINARIA

Máquina principal de triple expansión de 2,000 caballos de fuerza nominales.
3 calderas principales y una auxiliar para el donkey.
3 winches a vapor para carga
1 molinete a vapor para levar ancla

ANCLAS Y AMARRAS

1 Ancla de patente stockes de 3,232 lbs.
1 Ancla de patente Trokzsan de 2,043 lbs.
1 Ancla de Esperanza de 3,000 lbs.
1 Ancla de corriente de 1,600 lbs.
1 Ancla de corriente de 1,456 lbs.
1 Ancliote de 1,000 lbs.- 1 Ancliote de 300 lbs.
2 Cadenas de 80 y 100 brazas de 6" - 60 brazas
Cadena de 4 1/2" - 1 calabrote cabo manila de 10".
1 Espía cabo caír de media vida - 2 Espías cabo manila de 6" - 1 Espía cabo manila de 6" de media vida.

ARBOLADURA Y VELAMEN

Goleta de 3 palos con jarcia de alambre de acero
1 Verga de trinquete con su vela
1 Pico de trinquete
1 Pico de mayor
1 Pico de mesana
1 Cangrejo mayor
1 Estay de mesana
1 Trinquetilla
1 Foc
1 Petit-foc

EMBARCACIONES MENORES

	Eslora	Manga	Puntal
Falúa	8.60	2.29	
Falúa	8.50	2.58	
Chalupa	8.65	1.75	
Chalupa	9.00	1.80	
Bote	5.60	2.29	
Bote	7.60	2.29	
Chinchorro	6.15	1.75	

CARTAS E INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN

Cartas Generales y Particulares para la navegación de Panamá a Magallanes, de Cabo Pilar hasta Cabo Vírgenes y de allí hasta el Pará Brasil –150 Cartas para la navegación en Europa, Asia y Australia.
= Instrumentos = 4 compases para gobierno –2 para botes – 2 correderas de patente en mal estado –3 cronómetros –1 marcador –1 anteojo Rochman –1 Horizonte artificial –2 anteojos gemelos –1 larga vista –1 Barómetro –1 Termómetro –1 sondaleza química –1 Stzrney glass – 1 Ciclómetro roto –1 Presa de fierro para copiar –1 regla paralela –2 Escuadras –1 Caja de compases.
= Obras = 1 Plan de señales –1 Lista de la marina mercante chilena –1 Lista de faros –1 Estudio sobre la Patagonia –9 Tomos Anuario hidrográfico de Chile –1 Manual de navegación –2 Anuarios Navales 1895/97 –1 Tomo Revista Marítima –2 Libros para guardias de mar y puerto – 1 Almanaque Náutico –1 Código de la Marina Nacional –1 Derrotero dol Estrecho de Magallanes –1 de la Costa Oriental de América –de la China –del Mar Rojo y Australia –2 Volúmenes El Mundo Naval.
= Señales = 6 Banderas y pabellones –41 Banderas del plan nacional –20 de plan internacional –8 pabellones extranjeros –2 jacks – 2 Gallardetes –24 granadas extinguidoras de incendio.

VASIJERIA

En el castillo de proa 1 tanque para agua salada que se utiliza para agua dulce con capacidad de 44 toneladas.
2 tanques del combes c/u con 9 toneladas.
9 pipas de 265 litros.

VIVERES, CARBON Y AGUA

Víveres	:	Para 3 días
Carbón	:	204.5 Toneladas
Agua	:	16 Toneladas

NOTA: Existen a bordo en calidad de presos por disposición de la Comandancia los siguientes: José Mezzerine, Felipe Mairza y Aurelio Callarge y el soldado Guillermo Chenet, desertor de la Escuela Militar de Aplicación.

Al Ancla, Callao febrero 28 de 1900
JUAN B. COBIAN
(firmado).

Capacidad de transporte. El total de pies superficiales de las 4 secciones de entrepuente es de 6,660 pies y deducidos de esta cantidad los 792 pies que es el área de las escotillas, quedan disponibles 5,868 pies. Concediendo 9 pies cuadrados por plaza, hay capacidad para 652 hombres en el entrepuente. Con un cálculo semejante e igual medida para la cubierta alta de popa a proa, puede estimarse en 850 hombres. De todo ello, se deduce que la nave puede transportar 1502 hombres con equipo, municiones y 100 caballos.

El 25 de setiembre de 1894, fue presentada la tripulación del *Constitución* a su flamante comandante el capitán de navío Manuel A. Villavisencio, quien dos días después elevó a la Comandancia General del Departamento Marítimo el cuadro del Estado Mayor de su nave. La relación, aprobada el 1° de octubre por el Director de Marina, la integraban:

Segundo comandante:	Capitan de navío graduado José M. Silva[150]
Primer teniente:	Teniente 2° Benjamín de la Haza
Alfereces de fragata:	Numa P. León[151], Teodosio Cabada, Dimas Villavisencio[152], Augusto Pimentel[153] y Enrique Dancuart[154].
Guardiamarinas:	José M. Olivera[155], Guillermo Kruger[156], Manuel Ugarte y Manuel Garavito.
Segundo cirujano:	Abelardo Pretell
Contador:	Juan Fernández

Asimismo, en la indicada fecha "y en vista de las necesidades que exige el servicio de este buque en su doble carácter de guerra y de transporte", presentó una lista de tripulantes que, conjuntamente con la plana mayor, deberían constituir la dotación del recién adquirido buque:

Un primer maquinista
Un segundo maquinista
Un tercer maquinista
Un cuarto maquinista
Un contramaestre
Un primer guardián
Dos segundos guardianes
Un primer condestable
Un primer carpintero
Un maestre de víveres
Un despensero
Un calafate
Un cabo de timoneles
Dos mayordomos de cámara

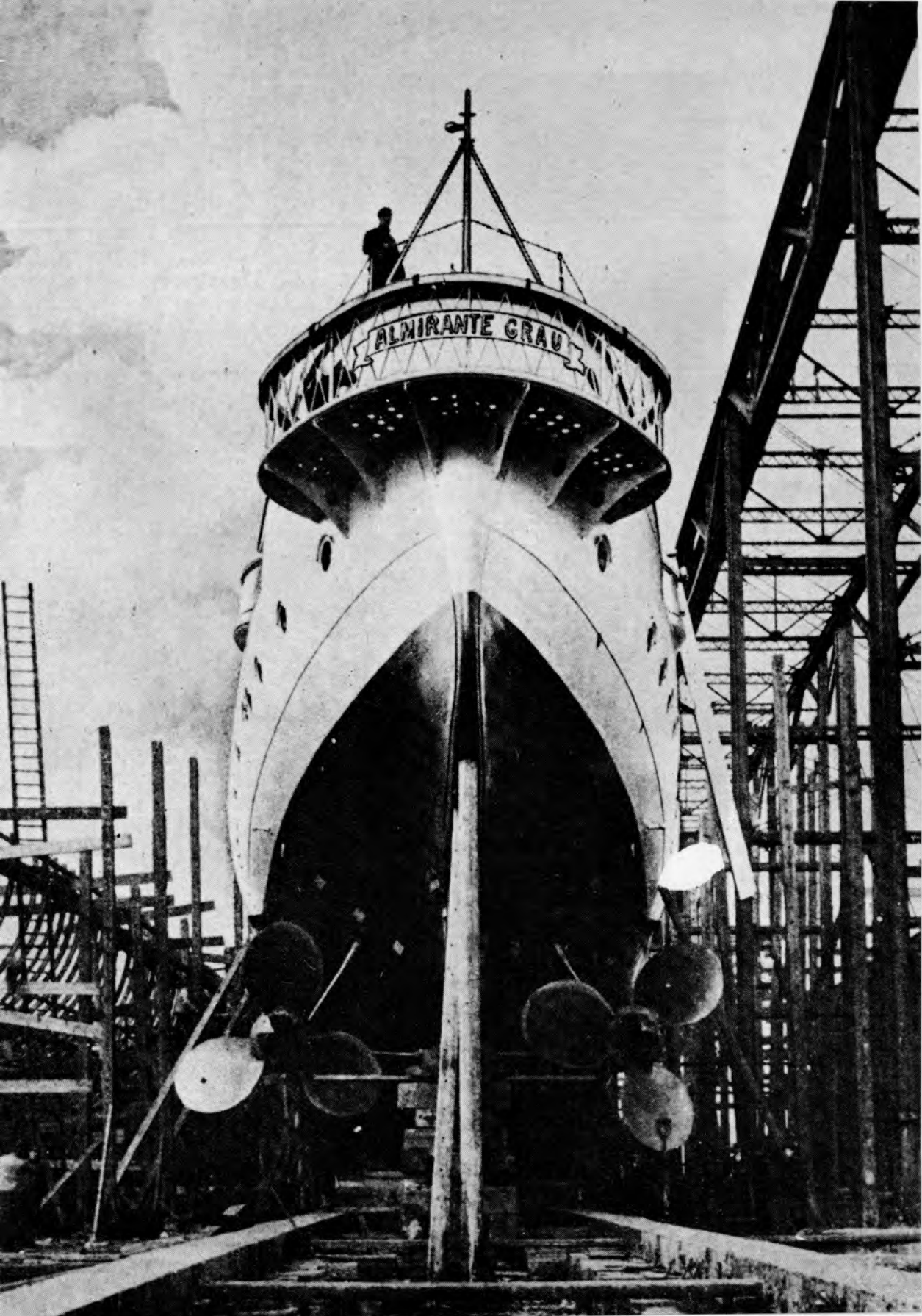
CRUCERO *CONSTITUCION*

Ajustamiento por junio de 1899, según lista de revista y en conformidad con el Presupuesto General vigente.

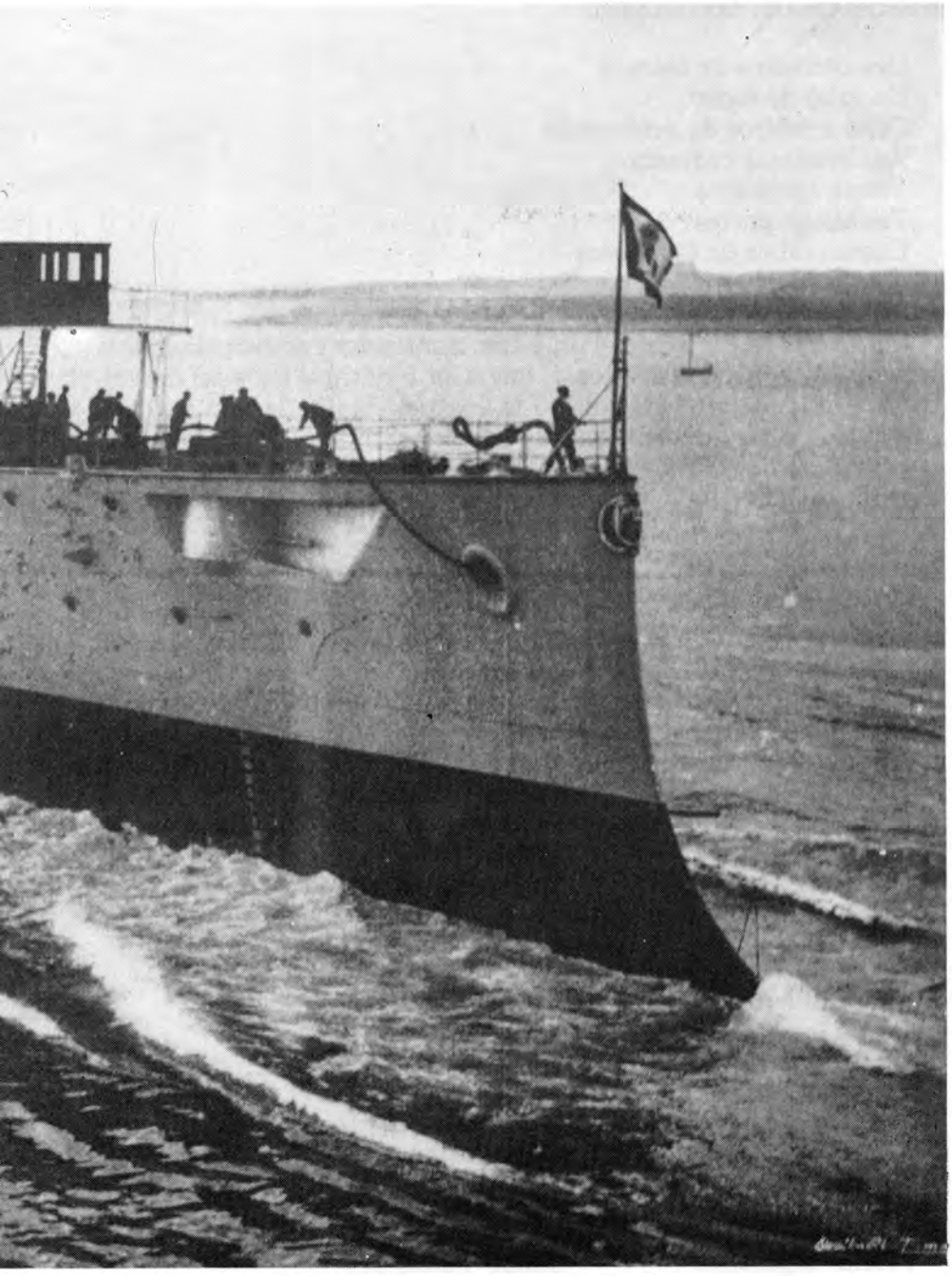
Un comandante, capitán de navío	S/. 200
Para gratificación del mismo	120
Un segundo comandante, capitán de navío graduado	160
Para gratificación del mismo	40
Un capitán de corbeta	120
Para gratificación del mismo	24
Cuatro tenientes segundos a S/. 60 c/u	240
Dos alfereces de fragata a S/. 50 c/u	100
Dos guardiamarinas a S/. 20 c/u	40
Un contador	65
Un cirujano	120
Para 10 gratificaciones a S/. 20 c/u	200
Un primer maquinista	240
Un segundo maquinista	180
Tres cuartos maquinistas a S/. 60 c/u	180
Para gratificación de 3 maquinistas a S/. 20 c/u	60
Tres practicantes a S/. 45 c/u	135
Un contramaestre	50
Un condestable	60
Un maestre de víveres	30
Un farmacéutico	32
Dos primeros guardias a S/. 32 c/u	64
Dos segundos guardias a S/. 26 c/u	52
Un herrero	40
Un armero	30
Un calderero	45
Un segundo carpintero	30
Un cabo de timoneles	22
Un cabo de luces	20
Un despensero	22
Un cocinero	22
Dos cocineros de cámara a S/. 20 c/u	40
Dos mayordomos de cámara a S/. 20 c/u	40
Seis artilleros de preferencia a S/. 20 c/u	120
Cinco artilleros ordinarios a S/. 18 c/u	90
Treinta marineros a S/. 16 c/u	480
Treinta grumetes a S/. 10 c/u	300
Cuatro cabos de fogoneros a S/. 32 c/u	128
Siete fogoneros a S/. 28 c/u	196
Siete carboneros a S/. 16 c/u	112
Total	S/. 4,311

(Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú).

Vista de la popa del crucero *Almirante Grau* antes de su lanzamiento, 1905.


ALMIRANTE GRAU





Preciso instante en que el flamante crucero *Almirante Grau* es lanzado al mar.

Dos cocineros de cámara
Un cabo de luces
Ocho artilleros de preferencia
Seis artilleros ordinarios
Veinte marineros
Treinta grumetes
Cuatro cabos de fogoneros
Nueve fogoneros
Seis carboneros.

Por último, el día 5 "con el propósito de atender y activar el servicio principalmente en los puertos en que debe fondearse lejos del desembarcadero", Villavisencio solicitó la compra de una lancha a vapor "apropiada a las características de la nave".

Para el año 1897 (según la *Revista de Comisario* practicada el 15 de enero la dotación del *Constitución* se componía así:

Oficiales de Guerra

Comandante:	Capitán de navío graduado Juan B. Cobián.
Segundo comandante:	Capitán de corbeta Juan E. Taboada
Oficial del detall:	Teniente 2° Luis B. Arce[157]
Alfereces de fragata:	Numa P. León, Augusto Pimentel, Carlos Caballero y Lastres[158], Dimas Villavisencio y Ernesto Caballero y Lastres[159].
Oficial de guarnición:	Teniente Juan Macedo

Guardias Marinas

Guillermo Krüger, Manuel Ugarte, Manuel Garavito, Alfonso Castro[160] y José M. Olivera.

Contador:	Germán Hernández A.
Cirujano de primera clase:	Manuel Trujo
Practicante de medicina:	Miguel Aljovín

Maquinistas

Primer ingeniero:	Emilio Valladares
Segundo ingeniero:	Henry Lonnon

Tercer ingeniero:	Almanzor Gardito
Cuarto ingeniero:	Benjamín Barraza

Practicantes

Oscar Fernandini, Luis Puente e Isaías Combe

Calderero:	Augusto Lucero
Oficiales de mar:	20 individuos
Artilleros de preferencia:	21
Artilleros ordinarios:	9
Marineros:	26
Grumetes:	19
Cabos de fogoneros:	4
Fogoneros:	10
Carboneros:	7

Durante los años que nos toca tratar en el presente tomo, el *Constitución* recibió varias reparaciones e innovaciones (las primeras fueron hechas en los meses de setiembre y octubre de 1894 al poco tiempo de su adquisición) y entró en diversas oportunidades al dique flotante del Callao para limpiar sus fondos. De igual manera, recibió varias refacciones para armarlo en guerra. Con motivo de su viaje al Pará en 1896 (para sofocar la rebelión de Iquitos) fue preciso hacer en él algunas modificaciones a fin de transportar cómodamente a los expedicionarios[161]. En el entrepuente, sobre la cubierta de fierro, se levantó otra cubierta de madera de 2 1/2 pulgadas; se construyeron camarotes para jefes y oficiales; se instaló un botiquín y dos pañoles; se instaló luz eléctrica, trasbordando para este efecto el foco y los accesorios del crucero *Lima*.

En las deliberaciones de la ya tantas veces citada Junta de Marinos de 1904, se arribó a conclusiones muy interesantes sobre el estado en que se encontraba el *Constitución*. Su comandante era el capitán de navío Nicanor Asín. La apreciación inicial, y que primó hasta el final, fue que no se realizase en dicho buque ninguna inversión costosa"en armonía con la poca vida que le quedaba". Sin embargo, al año siguiente, el propio Asín, en su doble condición de director de la Escuela de Grumetes (que funcionaba a bordo) y de comandante del transporte, describía en su *Memoria* anual el estado satisfactorio en que se hallaba la nave. Aquí algunos datos interesantes[162].

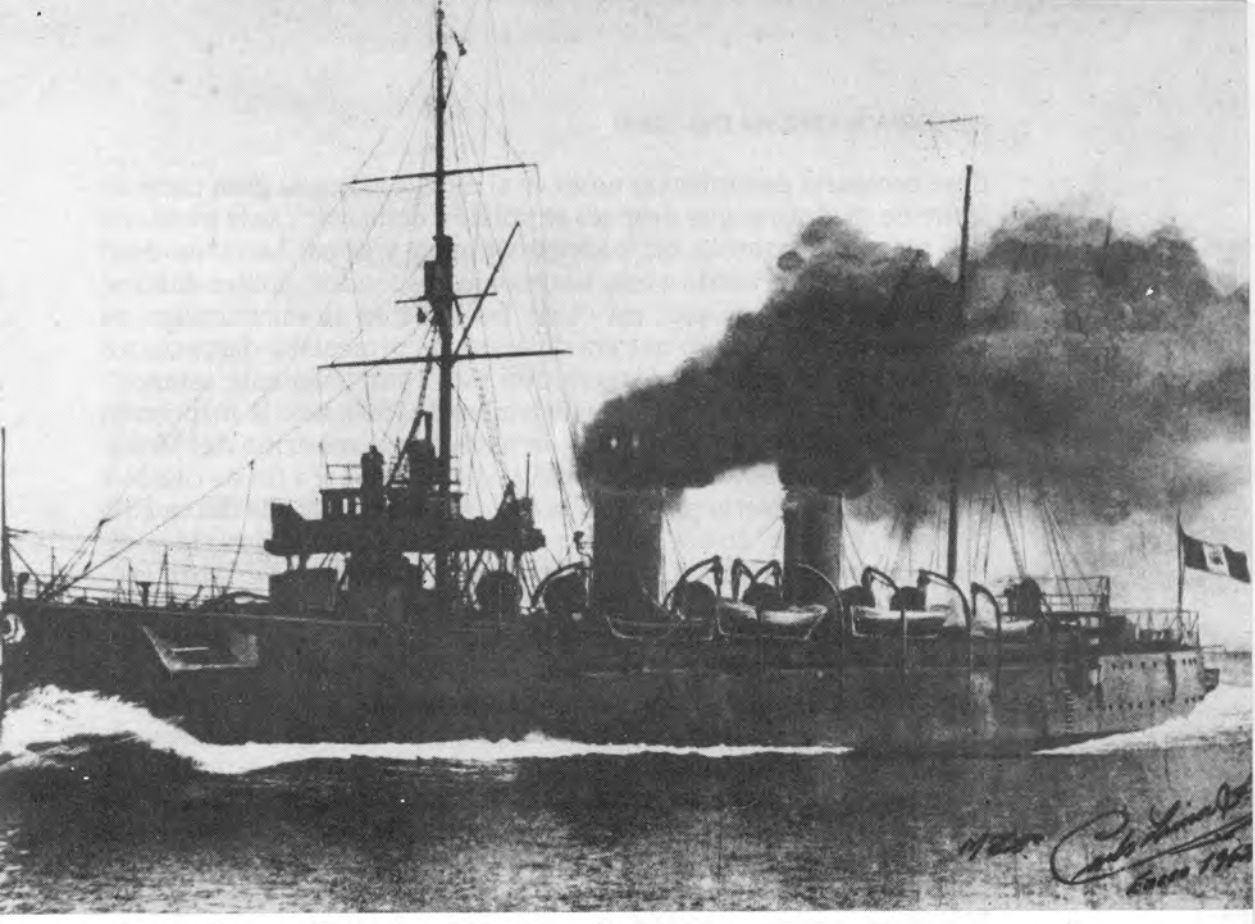
El 30 de diciembre de 1904 el *Constitución* había entrado al dique flotante del Callao con el objeto de limpiar y pintar sus fondos "hacién-

Viajes hechos por el crucero-escuela Constitución *desde el 21 de junio de 1903 hasta el 28 de julio de 1904 a los puertos que se expresan*

Puertos	Fechas	Millas navegadas	Observaciones
Del Callao a Mollendo	21 a 23/VI/1903	475	
De Mollendo a Pacocha	23/VI/1903	53	
De Pacocha a Chala	24 a 26/VI/1903	214	
De Chala al Callao	26 a 28/VI/1903	314	
Del Callao a Pisco	28 a 29/VI/1903	120	
De Pisco al Callao	29 a 30 /VI/1903	120	
Del Callao a Casma	13 a 14/ XII/1903	185	
De Casma al Callao	15 a 16/ XII/ 1903	185	
Del Callao a Casma	15 a 16/I/1904	185	
De Casma a Pacocha	16 a 20/I/1904	713	
De Pacocha a Mollendo	21/I/1904	53	
De Mollendo al Callao	21 a 24/I/1904	475	
Del Callao a Casma	24 a 25/I/1904	185	
De Casma al Callao	25 a 26/I/1904	185	
Del Callao a Huanchaco	01 a 02/IV/1904	292	
De Huanchaco a Salaverry	03/IV/1904	13	
De Salaverry al Callao	04 a 05/IV/1904	279	
Del Callao a Casma	12/IV/1904	185	
De Casma a Mollendo	13 a 16/IV/1904	660	
De Mollendo al Callao	22 a 24/IV/1904	475	
Del Callao a Mollendo	27 a 29/IV/1904	475	
De Mollendo a Pacocha	04/V/1904	53	
De Pacocha a Mollendo	07/V/1904	53	
De Mollendo al Callao	09 a 12/V/1904	475	
24 viajes		6,426 millas navegadas	

Transportando tropas o en comisión del Supremo Gobierno

(Archivo Histórico de Marina).



El crucero *Almirante Grau*
corriendo a 24 nudos en el estuario de Glasgow (río
Clyde) durante las pruebas oficiales.

dose necesario desembarcar antes en el muelle–dársena gran parte de lastre de piedras, el que después se volvió a embarcar"; se le pintó con dos manos de azarcón las bodegas de proa y popa. La faena duró cuatro días. De acuerdo a este testimonio, los fondos, dobles–fondos, cuadernas, bodegas, etc., así como las sentinas se encontraban en perfecto estado; el casco que era de acero, no presentaba desperfectos de ninguna especie "de manera que está completamente estanco". Entre el 22 de agosto y el 23 de diciembre de 1905, bajo la inspección de una Junta nombrada al efecto, la nave, por disposición del Ministerio del ramo, nuevamente ingresó al dique flotante a fin de cambiar totalmente la cubierta principal, la escotilla del centro y la del castillo de proa y puente "que se hallaban sumamente deterioradas"; la toldilla de popa fue reparada, cambiándose "los rumbos que estaban asumagados con tablazón de la misma clase". Se construyeron cuatro camarotes para oficiales de mar en el sollado del centro "a fin de que los ocupados anteriormente por éstos en el de popa, sirvan para dar mayor comodidad a la oficialidad del transporte".

Las planchas de fierro del palo mayor, a la fecha de esta *Memoria*, aún se encontraban completamente deterioradas en una extensión de 15 pies hacia su parte superior, constituyendo "un gravísimo peligro cuando se produce el balanceo del buque". Respecto al resto de la arboladura "se ha rascado y pintado los masteleros y vergas y refrescado las jarcias", faltando reponer parte del velamen. Los servicios higiénicos, casi en su totalidad, y por efectos del tiempo "se hallan en muy mal estado"; lo mismo que "el ancla que existe en la amura de babor". En lo concerniente al armamento y municiones, dice: "En el armamento mayor del buque, en los cañones Armstrong de 6" se ha observado que las obturaciones son imperfectas, pues se ven grietas en el anillo de cobre que ajusta la capa obturadora. Las demás piezas de artillería Krupp y Maxim Nordenfeldt funcionan regularmente, necesitándose para estas últimas repuestos de municiones que sólo pueden conseguirse en Europa... Actualmente, hay carencia absoluta de pólvora para el uso de la artillería; la que existía depositada en pañoles, se halla en malas condiciones por haberse conservado a bordo desde 1899".

En cuanto a la máquina (con dieciocho años de servicio) el testimonio es, igualmente, muy descriptivo y rico en detalles. Manifiesta que se conservaba en buenas condiciones; no sucediendo lo mismo con las calderas principales "en que ha habido necesidad de extraer todos los tubos viejos para colocar los nuevos recibidos de Europa; operación que actualmente se está verificando con el personal del buque". La

Consumo de víveres del transporte Constitución : *febrero-diciembre de 1900*

Meses	Dotación	Raciones	Carne salada		Tocino		Carne fresca		Pan		Galletas		Frejoles		Arroz		Manteca		Azúcar		Cacao		Té		Ron	Sal	|Ají		Verduras		Vinagre	Harina	
			Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Litros	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Litros	Kl.	Gr.
1° al 28 de febrero	3,268	3,268	–	–	–	–	1,879	100	1,503	280	–	–	281	48	375	820	137	256	183	824	108	40	16	340	457	45	752	3	268	751	640	75	–	–
1° al 31 de marzo	3,604	3,604	–	–	–	–	2,072	300	1,657	840	–	–	307	944	414	460	157	368	201	824	103	980	18	20	504	50	456	3	604	828	920	82	–	–
1° al 30 de abril	3,466	3,466	–	–	–	–	1,992	950	1,594	360	–	–	298	76	398	590	145	572	194	96	108	120	17	330	485	48	524	3	466	797	180	79	–	–
1° al 31 de mayo	3,604	3,604	–	–	–	–	2,072	300	1,657	840	–	–	309	944	414	460	151	368	201	824	100	200	18	20	504	50	456	3	604	828	920	82	–	–
1° al 30 de junio	3,340	3,340	–	–	–	–	1,920	500	1,536	400	–	–	287	240	384	100	140	280	187	40	99	390	16	700	467	46	760	3	340	768	200	76	–	–
1° al 31 de julio	3,318	3,318	–	–	–	–	1,904	975	1,523	980	–	–	284	918	380	995	139	146	185	528	105	650	16	565	463	46	382	3	313	761	990	76	–	–
1° al 31 de agosto	3,455	3,455	–	–	–	–	1,986	625	1,589	300	–	–	297	130	397	325	145	110	193	480	101	460	17	275	483	48	370	3	455	794	650	79	–	–
1° al 30 de setiembre	3,382	3,382	–	–	–	–	1,944	650	1,555	720	–	–	290	852	388	930	142	44	189	392	102	180	16	910	473	47	348	3	382	777	860	77	–	–
1° al 31 de octubre	3,406	3,406	–	–	–	–	1,958	450	1,566	760	–	–	292	916	391	690	143	52	190	736	110	460	17	30	476	47	684	3	406	783	380	78	–	–
1° al 30 de noviembre	3,682	3,682	–	–	–	–	2,117	150	1,693	720	–	–	316	652	423	430	154	644	206	192	127	820	18	410	515	51	548	3	867	846	860	84	–	–
1° al 31 de diciembre	3,594	3,594	–	–	–	–	2,066	550	1,653	240	–	–	359	350	464	310	165	948	241	264	–	–	19	970	655	55	523	4	918	826	620	82	–	–

(Archivo Histórico de Marina).

caldera auxiliar, asimismo, estaba en pésima situación, requiriendo de inmediato su cambio. Además, "se necesita cambiar el evaporador del agua, el destilador de agua dulce" y componer los fondos de las carboneras situadas en los costados del buque. De lo realizado, manifesta: "Se han cambiado los anillos Ramskotton del pistón de balance de la válvula de distribución de alta presión, con otros de repuesto que existían a bordo. Se ha colocado una bomba Warthington para reemplazar la que estaba deteriorada. En la revisión general de la máquina, que se hace en cada viaje, se han efectuado todas las reparaciones necesarias, colocándose, hasta donde ha sido posible, planchas nuevas de fierro para reparar las deterioradas; a los winches se les ha cambiado bridas, cañerías, y arreglado las ruedas dentadas. En los mamparos del salón de fuera y en las carboneras se han colocado varios parches; igualmente, se han compuesto los prisioneros de las calderas que sirven para aguantar la caja de humo; asimismo, se han arreglado los pernos que conectan los tubos de vapor con los de escape. En el tanque de agua dulce de proa, se cambió la bomba vieja por otra nueva, pedida a la casa Davis".

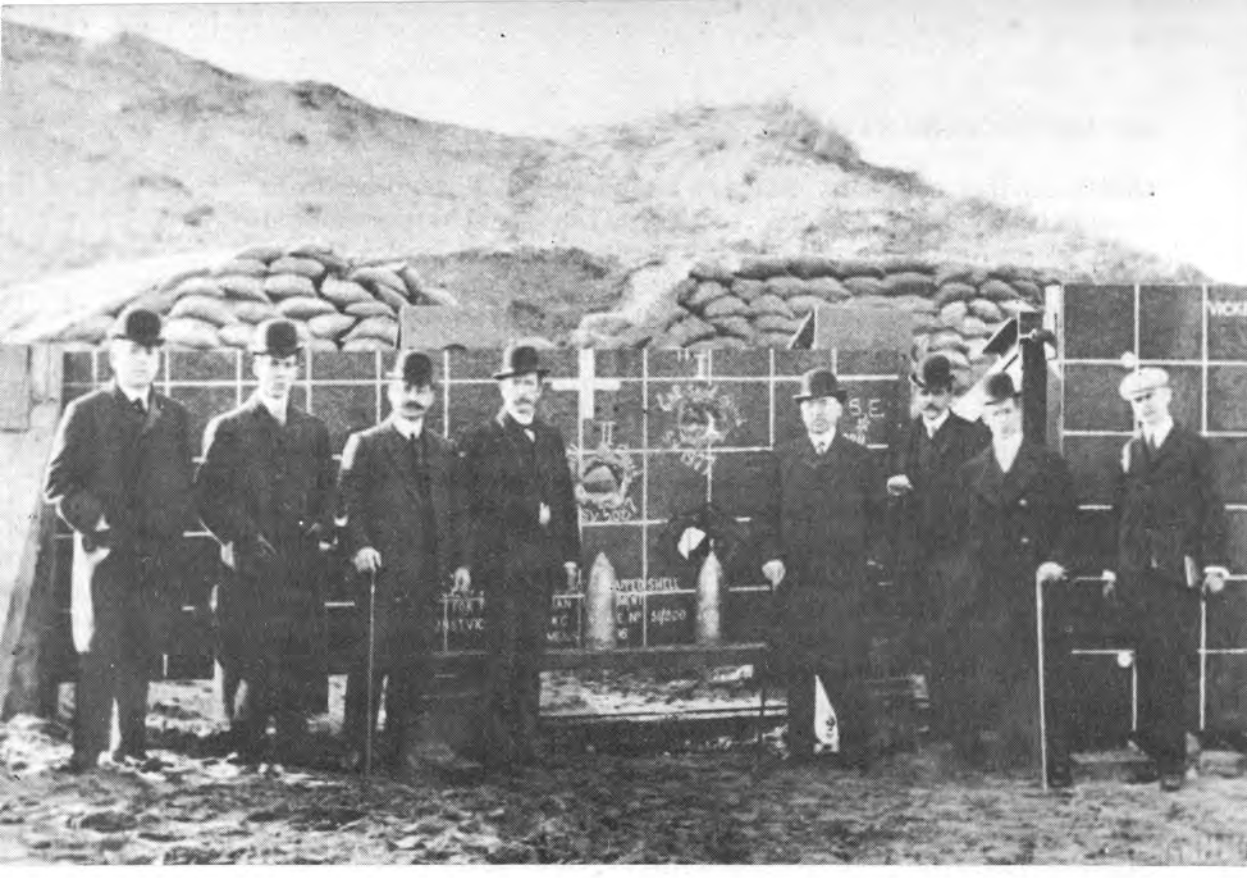
Finalmente, al aludir a las raciones de su dotación no deja de ser interesante lo que expresa: "El racionamiento para el personal de este transporte–escuela, comenzó conforme al contrato celebrado por el Supremo Gobierno con don Lucas Raffo, el 2 de junio del presente año. Entre los diferentes tipos de raciones asignadas, ha demostrado la experiencia que son insuficientes las cantidades de azúcar y sal; razón por la cual es indispensable aumentarlas en un 25%. Hasta la fecha, la calidad de estas raciones suministradas por dicho señor, ha sido buena, salvo uno que otro caso en que he reclamado para obtener un cambio de ellas cuando no han llenado las condiciones del contrato".

Los servicios que prestó el Con*stitución* fueron varios e importantes: como transporte de guerra (desempeñando diferentes comisiones en y fuera del país), como sede de la Escuela de Grumetes, como buque de guerra, etc.

En cuanto al otro transporte, el *Chalaco*, de 239 toneladas, fue construido en San Francisco de California en el año 1884 y adquirido –como queda dicho– en 1894. Sus dimensiones eran:

Eslora	43.36 metros
Manga	9.77 metros
Puntal	3.97 metros
Calado de proa	2.75 metros
Calado de popa	2.44 metros

Su casco –según el ya citado Informe de José María García (1896)–



Prueba en tierra de los cañones
de 6 pulgadas que fueron colocados en el crucero
Almirante Grau en 1906. Nótese la presencia del
contralmirante Manuel M. Carvajal (quinto de
izquierda a derecha).

era de madera (pino oregón) forrado en cobre y amarrado por curvas "aseguradas cada una con quince pernos galvanizados". Se hallaba dividido en tres compartimentos separados por dos mamparos de hierro. Las cuadernas eran dobles de 10 x 10 y estaban colocadas a 6 pulgadas de distancia entre sí. Los baos eran de 9 x 13 pulgadas y los trancaniles de 13 pulgadas. Una amura de 4 pies de altura con tablones de 6 1/2 pulgadas. Testimonio que, igualmente, se ve enriquecido con la siguiente descripción de la *Relación historiada.*

Máquina y calderos. Se encuentran en el compartimiento del centro.

Cubierta. Es de pino oregón de 4 x 3 1/2 pulgadas, adherida a los baos con clavos de fierro galvanizado. Está provista de cuatro escotillas.

Máquina y accesorios. La máquina principal (vertical) es de alta y baja presión, siendo el cilindro de alta presión de 16 pulgadas y el de baja de 30 pulgadas de diámetro. Posee un molinete a vapor para levar y un winche para levantar la carga.

Calderos. Formado de planchas de fierro tubular de 5/8 y de 3/4 las del frente. Posee dos hornillas de 40 pulgadas de diámetro cada una. El largo del caldero es de 9 pies por 10 pies de diámetro con 156 tubos de 6 pies de largo y 3 pulgadas de diámetro. La presión señalada primitivamente fue de 90 libras, habiendo rebajado a 70 libras en razón de los 10 años de servicio. Existe un caldero auxiliar para los winches.

Motor. Una hélice de fierro de 4 aspas, siendo el eje de 7 pulgadas de diámetro.

Aparejo. Un palo trinquete de una pieza en el que se cruza con trinquetes redondos de izar.

Hacia mediados de agosto de 1894, la tripulación del *Chalaco* estaba conformada así:

Oficiales de Guerra

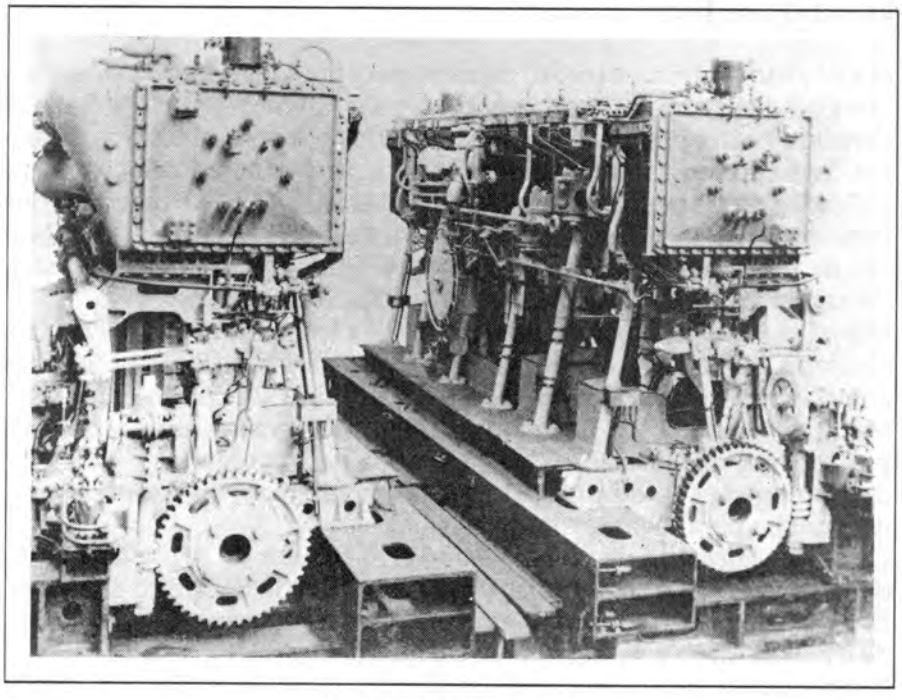
Comandante capitán de corbeta	Ernesto de Mora
Teniente primero efectivo	Carlos B. Tizón
Teniente segundo efectivo	José A. Morante
Alférez de fragata	Pedro A. Buenaño[163]
Alférez de fragata	Carlos Caballero y Lastres

Oficiales Mayores

Contador oficial 1° del cuerpo político Pedro Herrada

Maquinistas

Primer maquinista	Santiago Corlán



Máquinas de vapor del
crucero *Almirante Grau* antes
de su instalación.

Segundo maquinista	John Jones
Tercer maquinista	Richard Treneman
Cuarto maquinista	Atanasio Romero

Oficiales de Mar

Primer guardián	Juan Billesas
Primer condestable	Alfredo Sappery
Segundo carpintero	José M. Silva
Despensero	Lizardo Gamarra
Mayordomo	Tristán Ruiz
Cocinero de cámara	José Salvatierra
Cocinero de equipaje	Manuel Zapata

Artilleros de Preferencia

Edmundo Backer — John H. Dickson

Manuel Cabezudo

Marineros

Julio C. García	Elías Rodríguez
José Reynel	Antonio Rodríguez
Darío Conquero	Pedro Ayulo

Grumetes

Baltazar Sáenz	Emilio Antonello
Antonio Cabrera	Ernesto Sandarín
Martín Rodríguez	José Bejarano
Domingo Laines	José Solano
Pedro Herrera	Manuel Reaño

Manuel Parreño

Fogoneros

José Zúñiga — Luis Rojas

Porfirio Fagliani

Carboneros

Manuel Rodríguez — Luis Delgado

Guarnición

Alférez de artillería — Manuel Villavisencio

y once individuos de tropa del Regimiento de Artillería "Dos de Mayo".

En la segunda mitad del indicado año 1894 (año turbulento en la vida política nacional) el *Chalaco* permanentemente fue comisionado al norte para combatir a los montoneros y proteger a las autoridades caceristas. En estas circunstancias, y a fin de lograr una acción mucho más efectiva, el 22 de agosto desde Pacasmayo su comandante, el capitán de fragata Lino M. Cueto, se dirigió al Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo solicitando urgentemente el "envío de rifles y demás armamento menor, así como municiones y pertrechos de guerra". En caso contrario –decía– no garantizaba el orden y la tranquilidad en los puertos de esa parte de la República. Teniendo en cuenta las razones expuestas, de inmediato se autorizó que del parque general de artillería "se remitiese con destino al transporte *Chalaco* treinta y dos rifles Mannlicher y su respectiva munición, a razón de cien tiros por cada uno; seis revólveres con seiscientos tiros y cuarenta bombas con sus respectivos saquetes de pólvora para los cañones de 87 mm".

Encontrándose precisamente de servicio en Paita en el indicado año, se practicó al *Chalaco* un ligero reconocimiento de su máquina.

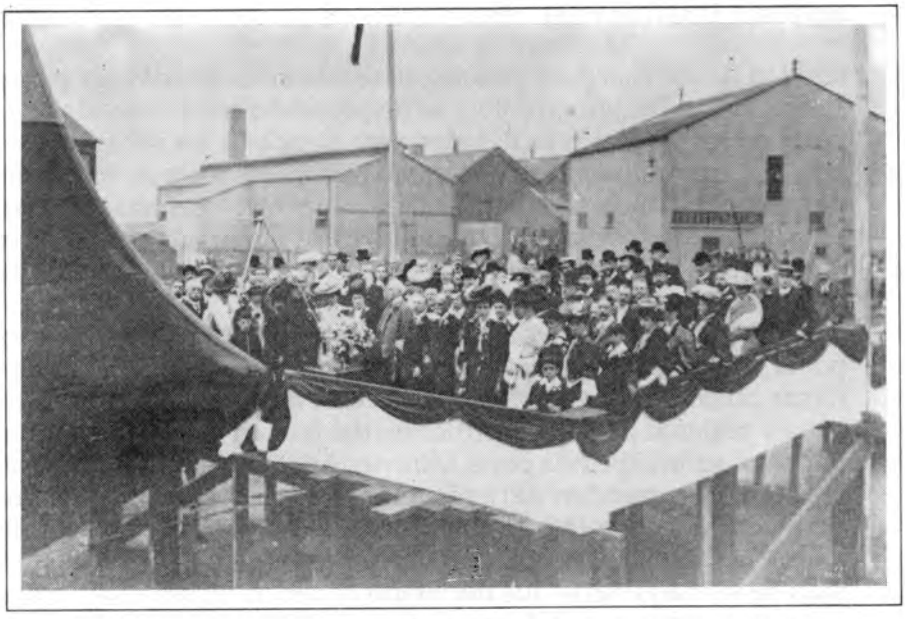
El informe del primer ingeniero (suscrito en el mes de octubre y elevado posteriormente al Ministerio respectivo) describía el estado general de aquélla de la siguiente manera:

Caldero: necesita, además de picarlo para extraerle la sal que contiene por haber usado agua salada, unas pequeñas reparaciones para reforzarlo.

Condensadora: necesita cambiar muchos tubos que se encuentran en muy mal estado; lo mismo la bomba de aire cuyos tubos están rotos; los de los cilindros requieren igual tratamiento.

Máquina: el eje de la hélice requiere ser nivelado, lo mismo que toda la máquina. Al salir del Callao la máquina se encontraba desarmada y obligados a salir con precipitación no recibió las reparaciones del caso.

Apreciación que fue ratificada poco después por Manuel A. Villavisencio, Comandante General de la Escuadra, en oficio al Director de Marina (14 de diciembre). Decía así: "Por los oficios que he recibido de la Comandancia General de Marina de este Departamento y por los del Sr. capitán de corbeta comandante del transporte *Chalaco*, así como también por los informes que tengo de los ingenieros del transporte *Constitución*, estoy impuesto del mal estado de la máquina del expresado transporte y de las serias y urgentes reparaciones que hay ne-



Bautismo del crucero *Coronel Bolognesi* el 24 de setiembre de 1906.



El *Coronel Bolognesi* a flote después de su lanzamiento
el 24 de setiembre de 1906.

cesidad de efectuar para ponerlo en condiciones de navegar y prestar sus servicios. Por lo expuesto y no disponiendo esta Comandancia General de los medios y facilidades para atender a las obras que se requieren, creo conveniente que dicho transporte sea puesto a órdenes de la Comandancia General del Departamento, mientras dure su carena, por lo cual será atendido con la oportunidad que el caso reclama y volverá en breve a ingresar a la Escuadra, a prestar los servicios que es necesario encomendarle".

Al no obtenerse resultado alguno con la subasta pública convocada por la Junta de Gobierno para su venta, a principios de 1896 se dispuso tomar nuevamente en servicio al *Chalaco*, destinándolo al acarreo de agua y material para la construcción del faro en la isla de Palominos. Por resolución expedida por el Ministerio de Guerra y Marina, se nombró como su comandante al teniente 2° José Félix Seminario y como tercer maquinista a Ernesto Molina. Sin embargo, al no encontrarse dicho buque "en condiciones aparentes para prestar servicios por el mal estado de su maquinaria" fue declarado en desarme; disponiéndose (resolución suprema de 2 de noviembre de 1896) que el oficial Seminario "pasase a prestar servicio como ayudante de la capitanía del Callao, quedando a cargo del transporte el teniente 1° graduado Elías Higginson y el alférez de fragata Augusto Loayza"[164]. El 5 del indicado mes, se designó para la conservación del *Chalaco* el presupuesto siguiente:

Para un teniente 1°	S/. 80	al mes
Para gratificación del mismo	20	
Para un cuarto maquinista	60	
Para gratificación del mismo	20	
Para dos artilleros ordinarios a S/. 18 cada uno	36	
Para tres grumetes a S/. 10 cada uno	30	
Para siete raciones de Armada diarias a 0.30 ctvs. c/u	89	
TOTAL...	S/. 335.00	

En 1897 el *Chalaco* ingresó al dique flotante, donde reparó su máquina, hélice y casco, quedando expedito "para navegar un año más"[165]. No obstante, por el pésimo estado de su caldera principal, permaneció fondeado en el Callao desde mayo de 1898 hasta mayo de 1902, según testimonio del Ministro de Guerra y Marina (*Memoria*, 1902)[166]. Posteriormente, fue refaccionado y puesto en servicio nuevamente.

El *Chalaco*, a pesar de su pequeño tamaño (42.60 m. de eslora), también prestó importantes servicios. Durante los últimos meses de 1894 (siendo su comandante Juan de Mora) recorrió el norte del litoral en la lucha contra los montoneros. Igual cosa haría el *Constitución*, pero en el sur. En 1897, después de su reparación, fue entregado al tráfico

Consumo de víveres del transporte Chalaco: *enero-diciembre de 1899*

Meses	Dotación	Raciones	Carne fresca		Pan		Carne salada		Tocino		Galleta		Verduras		Arroz		Frejoles		Manteca		Cacao		Azúcar		Té		Harina		Sal		Ají		Ron	Vinagre
			Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Kl.	Gr.	Litros	Litros
1º al 31 de enero	401	401	230	575	184	460	...	...	...	...	...	...	91	230	46	115	34	486	11	528	11	542	17	291	2	50	...	...	2	879	...	796	54	9
1º al 28 de febrero	384	384	220	800	176	136	...	...	...	...	...	...	89	520	44	160	33	124	11	140	11	148	16	550	1	90	...	...	2	759	...	691	52	8
1º al 31 de marzo	434	434	249	550	199	640	...	...	...	...	...	...	99	820	49	910	37	324	12	477	12	486	18	714	2	170	...	...	3	116	...	788	59	9
1º al 30 de abril	413	413	237	475	189	980	...	...	...	...	...	...	94	990	47	495	35	805	11	873	11	856	17	808	2	165	...	...	2	905	...	743	56	9
1º al 31 de mayo	434	434	249	530	199	640	...	...	...	...	...	...	99	820	49	910	37	324	12	477	12	486	18	714	2	170	...	...	3	198	...	781	59	9
1º al 30 de junio	422	422	242	650	194	120	...	...	...	...	...	...	97	160	48	530	36	292	12	132	12	136	18	196	2	110	...	...	3	129	...	759	57	9
1º al 31 de julio	434	434	249	550	199	642	...	...	...	...	...	...	99	820	49	910	37	324	12	477	12	466	18	714	2	170	...	...	3	116	...	701	59	9
1º al 31 de agosto	462	462	265	650	212	520	...	...	...	...	...	...	106	260	53	130	39	732	13	282	13	282	19	199	2	310	...	...	3	317	...	831	62	10
1º al 30 de setiembre	418	418	240	350	192	280	...	...	...	...	...	...	96	140	48	170	35	948	12	172	12	186	18	164	2	190	...	...	3	111	...	702	56	9
1º al 31 de octubre	383	383	220	225	176	180	...	...	...	...	...	...	88	190	44	145	32	938	11	111	11	142	16	514	1	915	...	...	2	719	...	689	41	8
1º al 30 de noviembre	376	376	216	200	172	960	...	...	...	...	...	...	86	480	43	240	32	336	10	810	10	850	16	213	1	880	...	...	2	669	...	676	51	8
1º al 31 de diciembre	405	405	232	875	186	300	...	...	...	...	...	...	93	150	46	575	34	830	11	643	11	658	17	363	2	125	...	...	2	907	...	729	55	9

(Archivo Histórico de Marina)

ARMADA DEL PERU

TRANSPORTE *CHALACO*

Estado General en que se encuentra en el mes y día de la fecha el expresado, al mando de su Comandante Sr. Capitán de Corbeta D. J. Ernesto de Mora

JEFES Y OFICIALES DE GUERRA		GUARDIAMARINAS	OFICIALES MAYORES		MAQUINISTAS		ARMAMENTO		MUNICIONES Y ARTEFICIOS				TRANSPORTE
2º Comandante Teniente 2º	D. Ernesto Caballero y Lastres		Contador	D. Javier Manátegui	1er. Maquinista	D. Carlos E. Black	Cañones Krupp de 0m 067	2	Bombas cargadas	"	Cajas de rifle	4,740	
Teniente 2º	D. Augusto R. Pimentel				3er. Maquinista	D. Pedro Valladares	Rifles Mauser	24	Id. descargadas	100	Id. para ametralladora	"	
Alférez de Fragata	D. Juan M. Garavito				Practicante de Máquina	D. Edilberto Perales	Revólveres	"	Saquetes para bala	200	Tarros de metralla	100	
Alférez de Fragata	D. Julio Carvajal						Sables de abordaje	7	Id. de saludo	"	Cubetes de señales	"	
							Hachas para incendio	6	Pólvora Peblet (kilos)	"	Cananas de cuero	"	
									Id. lata para bombas	"	Tabalios	24	
									Espoletas de tiempo	"	Tambor	24	
									Id. de percusión	100	Cornetas	2	
									Estopines de fricción	300			

CLASES	OFICIALES DE MAR								TRIPULACION			MAQUINA		GUARNICION			TOTAL
	Guardián	Condestable	Carpintero	Cabo de Timoneles	Despensero	Mayordomo	Cocineros	Artilleros Ordinarios	Artilleros de Preferencia	Marineros	Grumetes	Fogoneros	Carboneros	Sargento	Cabos	Soldados	
Dotación actual	1		1	...	1	...	1	1	...	3	23	3	1	...	...	...	33
Sobra al reglamento	...		...	...	...	...	...	1	...	1	3	...	...	...	...	...	5
Falta de reglamento	...	1	...	...	1	1	...	...	...	2	...	...	1	...	...	...	6
Hospital	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	1

DIMENSIONES Y CALADOS	Metr	Cent
Eslora	43	36
Manga	9	77
Puntal	3	97
Calado de popa	2	75
Id. de proa	2	44
Toneladas de registro 239		

CASCO, CUBIERTA Y TOLDILLA

CASCO de pino oregón amarrado por curvas con quince pernos cada una. Cuadernas dobles de 0m. 25 por 0m. 25 y distantes unas de otras 1m. 83. Cintas de los costados y forro interior de 0m. 15. La obra muerta hecha firme con clavos de fierro galvanizado y la obra viva forrada con planchas de cobre.

CUBIERTA de oregón de 0m. 10 por 0m. 89 hecha firme con clavos de fierro galvanizado.

BAOS de 0m. 23 por 0m. 33.

TOLDILLA de pino de 0m. 03 de espesor con baranda de madera y pasamano de teack sostenido por barrotes de 0m. 86 de altura con una separación de 0m. 75.

MAQUINAS

Tiene una máquina de alta y baja presión con cilindros invertidos de 0m. 408 y 0m. 765 de diámetro y 0m. 51 de carrera, con condensador, bombas de aire, de circulación, alimentación y de sentina unidas a la misma máquina.
Una caldera cilíndrica de acero de tubos de retorno de 3m. 05 de diámetro, 2m. 95 de largo y 0m. 016 de grueso, con dos hornillas acanaladas de 0.95 de diámetro y 4m. 23 de largo. Esta caldera así como el eje de popa, bocina y hélice de bronce fueron colocados en mayo de 1902.
Una caldera auxiliar vertical de acero de 1m. 93 de alto y 1m. 08 de diámetro con tubos de 1.13 m. de largo de 0.045 de diámetro que se

ANCLAS Y AMARRAS

Nº o Metros		Peso en Kilos
1	Ancla a estribor	549
1	Id. a babor	414
1	Ancleote	364
1	Id.	255
150.46	Cadena a estribor de 0m. 030	3,223
102.37	Id. a babor de 0m. 030	
109.44	Id. de 0m. 026	
54.84	Id. de 0m. 023	
228	Espía de 0m. 059 en buen estado	
119	Id. de 0m. 052 en buen estado	
206	Id. de 0m. 046 regular	
140	Id. de 0m. 056 en mal estado	
229	Id. de 0m. 032 en mal estado	

ARBOLADURA, JARCIA Y VELAMEN

ARBOLADURA: El trinquete de 22m. 24
Verga de trinquete de 12m. 72 de longitud.
Picos: Pluma en el trinquete de 8m. 15
Tangones: El de estribor de 8m.

JARCIA: Los obenques, burdas y estays son de alambre de fierro galvanizado.

VELAMEN: Un trinquete redondo con sus cabos de labor.

EMBARCACIONES MENORES	Eslora	Manga	Puntal
Chalupa Nº 1	7'85	1.85	0.60
Chalupa Nº 2	7.75	1.60	0.64
Bote	6.18	1.85	0.60
Chinchorro	5'50	1'80	0.60

CARTAS E INSTRUMENTOS DE NAVEGACION

Cronómetro Poole Nº 1 429	1	Cartas planas	9
Termómetro céntigrado	"	Cuarterones de la costa	5
Compás de bitácora	2	Planos particulares de los puertos	8
Id. Thompson	1	Reloj de bitácora	1
Id. para bote	1	Anteojos gemelos	2
Corredera de patente	1	Almanaque Náutico	1
Id. Ordinaria	1	Plan de señales nacional	1
Regla paralela	1	Plan de señales internacional	"
Escandallos de patente	1	Código Naval (2 tomos)	
Id. de plomo	2	Horizonte artificial	1

VASIJERIA

Un tanque cuadrangular de fierro al pie del caldero con capacidad para 8 1/2 toneladas.

Cuatro tanques cilíndricos en la bodega de proa, bajo el solado con capacidad para 15 toneladas.

VIVERES, AGUA Y CARBON

Carbón	:	102.91 toneladas
Víveres	:	Según Estado
Agua	:	13.5 toneladas

Al Ancla, Callao 31 de enero de 1903

(firmado) *J.E. DE MORA*

semanal entre Paita y Tumbes, supliendo la carencia de una comunicación regular y estable en esos lugares. Semejante servicio prestó en el sur, tocando todos los puertos desde el Callao hasta Ilo. A mediados de 1904, encontrándose de servicio en Paita bajo el mando del capitán de fragata José Ernesto de Mora, el *Chalaco* auxilió a la barca nacional *Santa Rosa* que había encallado en la bahía de Sechura[167]; en el mismo puerto norteño sofocó un levantamiento popular que pretendía eliminar al subprefecto. Al año siguiente, al mando del capitán de corbeta Abelardo León y Quintana, condujo a la comisión de oficiales que viajó a Panamá para dotar y traer a nuestras aguas al transporte *Iquitos* adquirido por Pardo.

En 1906, ejerció la vigilancia aduanera de la costa, efectuando visitas a las islas guaneras, especialmente en la época de clausura. Justamente en esta condición, el Gobierno ordenó la salida del *Chalaco* con destino a la isla de Santa Rosa (bahía de Independencia) con el fin de proteger a la oficialidad del buque de vela inglés *Largo Law*, (que se hallaba en ese lugar cargando guano por cuenta de la Peruvian Corporation) contra la tripulación que se había amotinado. El *Chalaco* llegó a su destino, redujo a los insurrectos, amparó al capitán que junto con su esposa y dos hijas se habían refugiado en la isla, entregó los rebeldes a las autoridades de Pisco en donde se instaló una corte para juzgarlos y trajo al Callao al capitán y su familia. El gobierno inglés pasó con este motivo una nota muy honrosa para la Marina Nacional y para el comandante del *Chalaco*.

Sin duda alguna, la comisión más importante que desempeñó el *Chalaco* fue en 1905 cuando condujo a Panamá a la oficialidad, presidida por el teniente primero Ernesto Caballero y Lastres, encargada de recepcionar y traer al buque *Iquitos* recién adquirido por el Perú. En efecto, el 23 de marzo a las 3.10 am. zarpó del Callao con una dotación integrada por oficiales y tripulantes de los siguientes buques:

Lima

Alférez de fragata	Ernesto Salaverry

Constitución

Alférez de fragata	Manuel A. Clavero
Guardiamarinas	Manuel D. Faura, Juan Salaverry[168] y Moisés Pinto Basurto.
Cuarto maquinista	Oscar Fernandini
Primer guardián	Guillermo Irigoyen

Cabo timonel	Patricio Livelli
Timonel	Carlos Chávez
Artilleros de preferencia	Juan Navarro, Domingo Cortez y Santos Castilla.
Artillero ordinario	Rafael Portillo
Marinero	Genaro Lamas
Grumete	Martín Gómez
Aprendices de grumete	Manuel Lara, Ernesto Arriaga, Jósé Santillán, Manuel Bravo, Juan Arias.
Cabo de fogonero	Andrés Ruiz
Fogoneros	Aurelio Coloma, Darío Bravo y Julio Mayorga
Carboneros	Eusebio Quispe y Miguel Ventura.
Aprendiz de fogonero	Manuel López

Chalaco

Guardiamarina	Guillermo Martínez
Tercer maquinista	Edilberto Perales
Condestable	Daniel Lassarini
Mayordomo	Dionisio Castro
Cocinero	Sergio Villanueva
Artillero de preferencia	Fabio Suárez
Grumetes	Mariano Nacarino, Manuel Ríos, Darío Albarracín y Heraclio Salas.

Adicionalmente, Caballero y Lastres había contratado, con la autorización respectiva del Ministro del ramo, el siguiente personal:

Segundo maquinista	Roberto Mac Callum
Cuarto maquinista	Alfredo Rosell
Cabos de fogoneros	Emilio Díaz y Eleodoro Espinosa.
Fogoneros	Alejandro Franco, Arturo Perales, Nicolás Girón, José Muller y Felipe Luque.

El zarpe fue reseñado del siguiente modo por *El Comercio* en su edición vespertina del jueves 23 de marzo: "A las 3 y 10 minutos de la mañana se hizo a la mar el transporte *Chalaco,* como lo anunciamos en nuestra anterior edición. Lleva este transporte los jefes y oficiales



Comandantes de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en 1906. Parte superior izquierda: Eduardo Hidalgo, comandante del *Grau*. Parte superior derecha: Juan M. Ontaneda, comandante del *Bolognesi*. Parte inferior céntrica: Manuel M. Carvajal, contralmirante de la Armada y Comandante de la División.

Importe total de los ajustamientos de cada uno de los buques de la Escuadra desde el 20 de marzo hasta el 19 de octubre de 1895

Crucero *Lima*	Marzo	1895	1430.55	
	Abril	"	3412.36	
	Mayo	"	3755.36	
	Junio	"	3557.66	
	Julio	"	3580.32	
	Agosto	"	3562.32	
	Setiembre	"	3654.32	
	Octubre	"	3654.32	S/. 26607.21
Crucero *Constitución*	Marzo	1895	1316.44	
	Abril	"	2978.66	
	Mayo	"	2988.66	
	Junio	"	3027.66	
	Julio	"	3361.97	
	Agosto	"	3123.66	
	Setiembre	"	3042.66	
	Octubre	"	3042.66	22882.37
Guardacostas *Santa Rosa*	Marzo	1895	683.00	
	Abril	"	1501.00	
	Mayo	"	1747.00	
	Junio	"	1747.00	
	Julio	"	1642.00	
	Agosto	"	1747.00	
	Setiembre	"	1747.00	
	Octubre	"	1747.00	12561.00
Transporte *Chalaco*	Marzo	1895	1617.00	
	Abril	"	130.00	
	Mayo	"	130.00	
	Junio	"	130.00	
	Julio	"	130.00	
	Agosto	"	130.00	
	Setiembre	"	130.00	
	Octubre	"	130.00	2527.00
Escuela Naval y Vapor *Perú*	Marzo	1895	364.33	
	Abril	"	969.00	
	Mayo	"	919.00	
	Junio	"	1779.00	
	Julio	"	1935.55	
	Agosto	"	2297.50	
	Setiembre	"	2311.00	
	Octubre	"	2352.60	12927.98
				S/. 77505.56

MAYORIA DE ORDENES DE ESCUADRA

Estado que manifiesta el lugar, año de construcción, dimensiones, calado, artillería y número de tropa de transporte que puede conducir cada uno de los buques de la Escuadra

CLASES Y NOMBRES DE LOS BUQUES	LUGAR Y AÑO DE CONSTRUCCION	APAREJO	DIMENSIONES Y CALADO								CAÑONES Y AMETRALLADORAS					CLASE DE CASCO	CAPACIDAD DE TRANSPORTE			
			Eslora	Manga	Puntal	Quilla Limpia	Calado de popa	Calado de proa	Diferencia de calado	Tonelaje	Armstrong retrocarga, 15 cents.	Krupp retrocarga, 87 mm.	Maxim Nordenfeldt tiro rápido	Para señales	Ametralladoras Maxim		Infantería	Caballería	Caballos	CARGA
Crucero *Lima*	Kiel 1880	Bergantín	77'70	10'30	5'70	76'19	4'80	4'20	0'60	1,790	2	...	3	...	2	Fierro	1,500	500	180	Equipo y parque
Id. *Constitución*	New-Castle 1886	Goleta de 3 palos ...	100'42	12'19	8'23	.....	5'20	4'78	0'42	1,696	2	4	...	...	...	Acero de 10 m/m ...	1,500	500	600	Idem
Transporte *Santa Rosa*	Glasgow 1883	Goleta.....	53'35	8'53	3'35	50'00	3'37	1'81	1'56	333	...	4	...	1	2	Acero de 4 m/m	600	200	80	Idem
Id. *Chalaco*	San Francisco (California)..... 1884	.....	42'60	9'60	3'90	.....	2'70	1'80	0'90	239	...	...	...	...	...	Madera oregón	400	200	60	Idem
Pontón *Perú*	Glasgow 1871	Pailebot.....	74'65	10'66	4'68	72'21	4'56	4'27	2'29	997	...	...	...	...	...	Fierro	...	...	...	...

NOTAS.- 1º El número de tropa indicada en este anexo y que puede llevar cada buque, es en el sentido de que sea o bien un cuerpo de infantería ode caballería, pero no a la vez infantería y caballería.
2º El pontón *Perú*, antes Escuela Naval, está desprovisto de maquinaria.
3º La arboladura de cada uno de los buques corresponde a su construcción; pero hoy se encuentran, el crucero *Lima* siguiendo con los palos reales y cruzado el trinquete redondo y los picos; estando el resto de su arboladura depositada en el Arsenal. El crucero *Constitución*, con sus masteleros guindados y cruzado el trinquete redondo y picos. Y el transporte *Santa Rosa*, conserva sus palos y picos, y su cruzamen fue entregado al pontón *Perú*.
4º La arboladura del transporte *Chalaco* está formada por un palo a proa, en donde se usa un trinquete redondo.

Callao, mayo 31 de 1897

FEDERICO RINCON.

(*Memoria de Guerra y Marina*. Lima, 1897)

MAYORIA DE ORDENES DE ESCUADRA

Estado que manifiesta la clase y número de máquinas, número de hélices, caballos de fuerza, andar, capacidad de las carboneras, consumo diario de carbón y demás datos del departamento de la máquina de cada uno de los buques de la Escuadra

CLASE Y NOMBRE DE LOS BUQUES	CLASE Y NUMERO DE MAQUINAS	Número de hélices	Caballos de fuerza nominal	Capacidad de las carboneras	CONSUMO Y ANDAR A TODA FUERZA EN 24 HORAS										CONSUMO CON ANDAR ECONOMICO EN 24 HORAS									
					Bajada					Subida					Bajada					Subida				
					Carbón	Caballos que desarrolla	Revoluciones por minuto	Millas recorridas	Radio de acción en millas	Carbón	Caballos que desarrolla	Revoluciones por minuto	Millas recorridas	Radio de acción en millas	Carbón	Caballos que desarrolla	Revoluciones por minuto	Millas recorridas	Radio de acción en millas	Carbón	Caballos que desarrolla	Revoluciones por minuto	Millas recorridas	Radio de acción en millas
Crucero *Lima*	2 máquinas horizontales de alta y baja presión. Compound. 4 calderas, 2 de las cuales son chicas. 1 motor para el proyector eléctrico ...	2	2,000	320	35T	2,000	70	312	2,852	35T	2,000	70	300	2,742	22T	960	46	228	3,316	22T	960	46	216	3,142
Crucero *Constitución*.....	1 máquina principal de triple expansión. 3 calderos principales y 1 para el donkey	1	2,000	740	36	1,868	70	288	5,919	36	1,868	70	276	5,723	25	909	57	228	6,748	25	909	57	216	6,393
Transporte *Santa Rosa* ...	2 máquinas de alta y baja presión. 2 calderas de fierro tubular (colocadas el 12 de marzo de 1894). 1 caldero auxiliar para los winches	2	340	120	10	340	114	240	2,880	10	340	114	216	2,592	8	174	95	192	2,880	8	174	95	168	2,016
Transporte *Chalaco*	1 máquina de alta y baja presión. 1 caldero tubular y uno auxiliar para el winche	1	55	30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	55	74	144	2,880	5	55	74	132	2,640

NOTAS.- 1º El consumo de carbón y andar de cada buque anotado en este estado, son en el concepto de tener cada uno sus fondos bien limpios, y que el combustible sea carbón cardiff. Tampoco son estables estos datos, pues ellos varían notablemente aumentando o disminuyendo según las circunstancias de la mar, viento, corriente, etc.

2º Los datos referentes al *Chalaco* no se hallan completos por no poder soportar el caldero más de 60 libras de presión. Como consecuencia de ésto, se está haciendo un examen de la máquina y caldera, para informar al respecto.

(*Memoria de Guerra y Marina*. Lima, 1897).

Callao, mayo 31 de 1897

FEDERICO RINCON.

MAYORIA DE ORDENES DE ESCUADRA

Estado que manifiesta los transportes que han conducido los buques de la Escuadra del 12 de julio de 1896 hasta el mes y día de la fecha

FECHAS	BUQUES	PUERTOS	CUERPOS DE EJERCITO	JEFES	OFICIALES	SOLDADOS	CANTINERAS	CAÑONES	CABALLOS Y MULAS	COMISIONADOS	CONSCRIPTOS	PRESOS POLITICOS	REMATADOS	PASAJEROS	ANOTACIONES
Agosto 20 de 1896	*Lima*	Callao a Casma	2º Escuadrón "Húsares de Junín"	2	13	126	...	...	147	...	...	...	...	...	
Octubre 5 de 1896	"	Callao a Pisco	1º Escuadrón "Carabineros de Torata"	4	24	225	60	...	155	...	...	...	...	...	División Parra, 1 Jefe y 9 Oficiales de Estado Mayor
.....	"	Id.	Una Sección de Artillería	...	3	30	...	2	...	...	...	...	...	...	
Octubre 11 de 1896	"	Callao a Guayaquil		...	...	...	...	...	...	11	...	...	...	10	Conduciendo 2800 bultos
.....	"	Guayaquil a Paita		...	...	...	...	...	...	...	55	...	...	...	Emigrados de Guayaquil
.....	"	Guayaquil a Callao		...	...	...	...	...	...	11	172	...	...	...	La Comisión y el resto emigrantes de Guayaquil
Diciembre 23 de 1896	"	Callao a Pacocha	Escuadrón "Húsares de Junín"	3	14	110	22	...	150	...	...	...	...	...	
.....	"	Pacocha a Callao		1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
Enero 5 de 1897	"	Casma a Callao	Escuadrón "Húsares de Junín"	1	9	127	32	...	114	...	12	...	...	...	
Enero 11 de 1897	"	Callao a Pacocha	1º Escuadrón "Húsares de Junín"	1	9	127	32	...	114	...	...	...	...	...	
Octubre 5 de 1896	*Santa Rosa*	Callao a Pisco	Batallón "Callao" Nº 5	3	23	221	35	...	78	...	...	...	...	...	División Parra
Diciembre 17 de 1896	"	Pacasmayo a Callao	Batallón "Ayacucho" Nº 3	3	29	259	70	...	2	...	...	...	...	10	
Enero 19 de 1897	"	Callao a Paita	Gendarmes de a pie y caballo	...	6	88	15	...	...	...	...	...	...	...	
.....	"	Paita a Pacasmayo		1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5 Jefes, 1 Comisario de Guerra, 3 Oficiales, Visitador
.....	"	Pacasmayo a Callao	Batallón "Junín" Nº 1	2	19	180	...	...	...	...	...	...	...	...	de Aduanas, de las Divisiones Ibarra y Vizcarra
.....	"	Id.	Sección de Artillería	...	2	12	...	...	...	...	...	...	...	...	
Febrero 4 de 1897	"	Callao a Mollendo	Batallón "Arequipa" Nº 7	3	23	231	40	...	...	...	...	...	...	...	Trajo los Oficiales sueltos.
Febrero 23 de 1897	"	Id.	Batallón "Ayacucho" Nº 3	3	23	265	65	...	...	...	...	...	...	...	
Marzo 29 de 1897	"	Id.	Gendarmes de "Lima" de a pie y caballo	1	5	135	40	...	...	...	...	...	...	...	De la Policía de Lima
Abril 17 de 1897	"	Mollendo a Callao	Batallón "Canta" Nº 9	3	26	240	...	...	...	...	...	...	...	...	
.....	"	Id.	Gendarmes de Puno	1	7	83	98	...	...	...	34	6	1	...	De la Policía de Lima
Abril 26 de 1897	"	Callao a Casma	Batallón "Junín" Nº 1	3	20	210	12	...	...	...	...	...	...	...	
Octubre 5 de 1896	*Chalaco*	Callao a Pisco	Batallón "17 de Marzo" Nº 11	3	23	218	30	...	66	...	...	...	...	...	División Parra
Mayo 30 de 1897	*Constitución*	Callao a Pacocha	Escuadrón "Húsares de la Guardia"	2	12	116	10	...	...	...	...	...	...	...	

NOTA.- Además de los viajes arriba indicados, el crucero *Lima* ha hecho otros con diversas comisiones, siendo una de ellas el de este puerto a Mollendo el 30 de diciembre de 1896, conduciendo 1 cañón Krupp de 75 m/m. con su montaje y 75 cajones de municiones.
El 10 de febrero emprendió un viaje redondo de este puerto al de Chancay, con el objeto de probar los nuevos tubos, que se le han cambiado a las calderas, como también la compostura hecha en la máquina para mover el timón a vapor.

Callao, mayo 31 de 1897

FEDERICO RINCON.

(*Memoria de Guerra y Marina*. Lima, 1897).

que se trasbordarán en Panamá al buque adquirido por el gobierno y cuyos servicios han de ser importantes, si se tiene en cuenta que el *Constitución* no puede hacer una larga travesía sin que se resientan los tubos de los calderos y que la *Lima*, como se sabe, está en reparación...".

La travesía duró exactamente una semana. En el transcurso del viaje –según el parte del oficial Abelardo León y Quintana, que reemplazó a Caballero y Lastres en el mando de la nave– hubo necesidad de parar la máquina por cuatro horas con el objeto de ajustar algunas piezas que se habían aflojado y cambiar empaquetaduras, a la altura de las costas del Ecuador (Cabo Pasado). Su arribo fue descrito así por un telegrama (cable vía Galveston) al diario *El Comercio:* "Panamá, 31. Ayer, a las 3 de la tarde, fondeó el transporte *Chalaco*. Inmediatamente fue recibido por el encargado de negocios del Perú, doctor Pablo Cárdenas, a quien se le hizo a bordo los honores respectivos. Después cambiáronse visitas con las autoridades de tierra, las que hicieron afectuoso recibimiento a los marinos peruanos".

Quince días permaneció la nave en Panamá, pues el sábado 15 de abril a las 10:20 am., en convoy con el *Iquitos*, salió de dicho lugar con dirección a nuestro primer puerto. El viaje de retorno fue muy azaroso. Aquí fragmentos del parte del mencionado oficial: "El día 16 una fuerte tempestad hizo que se desprendieran los camarotes de la toldilla y la cubierta de estos, por lo que es imprescindible que se les calafatee, así como a la de los guardiamarinas y maquinistas que viven en el entrepuente. Hubo que cubrir con lona la máquina por carecer ésta de cubichete. Ese mismo día domingo, se dio parte que la carne fresca embarcada para diez días se había malogrado; reconocida por la Junta de Administración la encontró insuministrable por lo que se repartió carne salada. El jueves 20 a la altura de Lobos de Tierra, la nave hizo rumbo directo al grupo de las islas de Huaura, lugar designado para recalar; a esta misma hora, el *Iquitos* cerró su rumbo y lo perdimos de vista. La mucha mar y el viento de proa, no permitió al *Chalaco* llegar a las citadas islas a la hora convenida, pues el andar de éste sólo era de 5 millas. Hoy domingo 23 a las 2:40 pm. hemos llegado al Callao, fondeando con 5 brazas de agua y 15 de cadena".

EL IQUITOS

Construido en Glasgow por Barclay-Carlee y Cía. en 1894, bajo la inspección del *Lloyd Register* de Londres, el *Iquitos*, denominado primigeniamente *Harlech Castle* y después *Veronique*, fue adquirido a

principios de 1905, en condiciones ventajosas, por el gobierno de José Pardo y Barreda por la suma de 29,046 libras peruanas; precio que resultaba siendo mucho menor que el de su costo original. La negociación se llevó a cabo por intermedio de la casa Duncan Fox de Lima. A juicio del Ministro Pedro G. Muñiz, la nave reunía "las mejores condiciones para su objeto"[169].

En poder del gobierno británico (su primer dueño) había servido en la guerra del Transvaal (1899-1900) al sur de Africa como buque transporte. Después fue adquirido por Lord Fitzwilliam; precisamente en poder de este noble inglés, el buque llegó a Panamá en enero de 1905, procedente de la isla de Cocos a 500 millas al sudoeste de ese lugar, a donde había ido conduciendo una expedición (dirigida por el propio Fitzwilliam) buscadora de tesoros "que decía existir ocultos en aquella isla". Sin conseguir su objetivo, el aventurero inglés se tornó a Londres, dejando a cargo del buque al teniente George Hamilton con la tripulación primitiva del *Veronique.*

En esta situación se hallaba la nave, cuando a mediados de marzo de ese año, a su paso por Panamá con dirección a Inglaterra en comisión de servicio, el contralmirante Melitón Carvajal recibió el encargo expreso de nuestro gobierno de examinar el buque con maquinistas competentes, hacer con él un viaje de prueba y enviar su informe respectivo. Hecho el reconocimiento técnico, Carvajal elevó su informe recomendando la compra. Con este aval, la administración de Pardo afinó los mecanismos que asegurasen rápidamente su adquisición. Como así ocurrió. Un telegrama de esos días enviado desde Panamá a *El Comercio* (cable vía Galveston) decía: "La opinión general aquí, es que el Perú ha hecho una espléndida adquisición como núcleo para su futura escuadra, pues el buque se halla en muy buenas condiciones y está bien equipado en todo detalle para el objeto que se le necesita".

Formalizada la compra, el domingo 2 de abril –según el informe al Director de Marina elevado por Caballero y Lastres– la tripulación que había conducido el *Chalaco* pasó a la flamante nave, que recibió el nombre de *Iquitos.* El pabellón nacional fue izado el viernes 7. Aquí el testimonio del propio oficial: "El día 7 del mes en curso recibí oficialmente el nuevo buque, estando a bordo el doctor Pablo Cárdenas, encargado de negocios del Perú en Panamá y Alex Parminter, vice-cónsul británico. El pabellón se izó al toque de "Banderas", estando la marinería formada en la cubierta presentando las armas. Después de esta ceremonia oficial, se ofreció a las personas que habían a bordo una copa de champagne, que se bebió por la prosperidad de la Marina peruana, por el Presidente Pardo y por el Ministro Muñiz que viene distin-

guiéndose por su entusiasmo en incrementar nuestra Marina de Guerra".

La plana mayor del nuevo buque quedó conformada del siguiente modo:

Comandante: Teniente primero Ernesto Caballero y Lastres
Alfereces: Ernesto Salaverry y Manuel Clavero
Guardiamarinas: Manuel Faura[170] y Guillermo Martínez
Ingenieros: Roberto Mac Callum, Oscar Fernandini y Edilberto Perales.

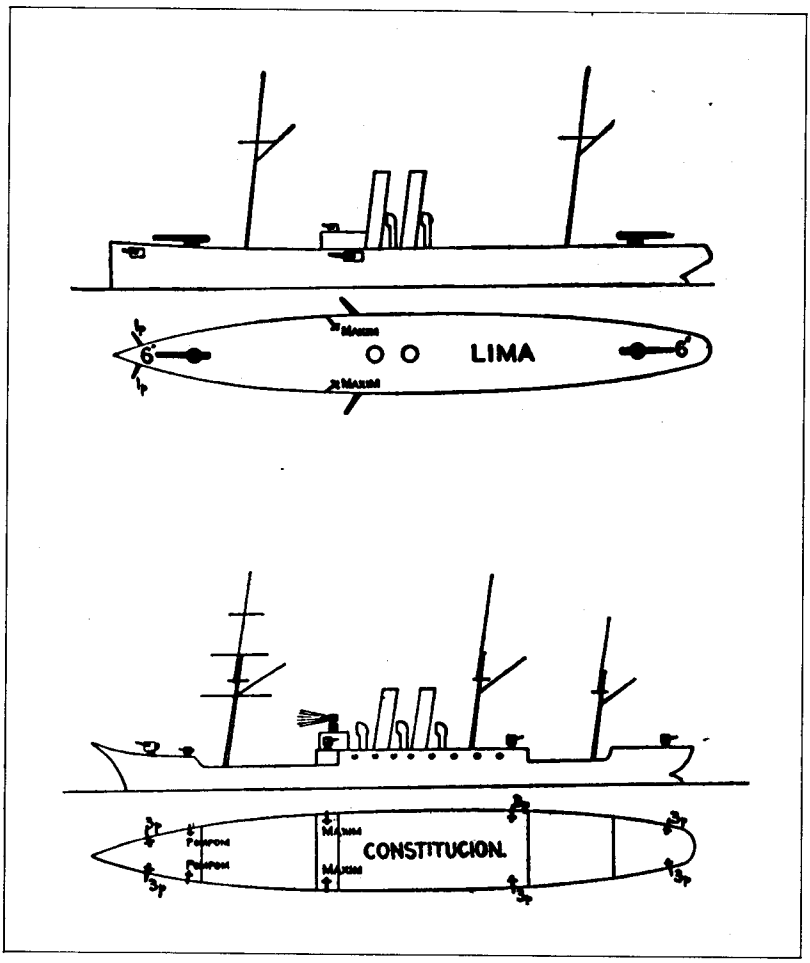
Completaban la tripulación 40 hombres entre marineros y gente de máquina.

La estadía en Panamá es relatada por uno de los testigos del siguiente modo: "Panamá (Balboa) tuvimos oportunidad de visitar y admirar las sorprendentes obras del hoy Canal de Panamá, que en ese entonces estaba en pleno trabajo. Y, después de la indispensable estada en esas aguas con el fin de terminar las formalidades de recibir el barco y aprovisionarlo, emprendimos viaje al Callao, donde arribamos pletóricos de júbilo y de esperanza en el resurgimiento de nuestra Marina"[171].

Al momento de su adquisición, el *Iquitos* presentaba las siguientes características:

Eslora	106.68	metros
Manga	12.96	metros
Puntal	7.86	metros
Calado de popa	6.15	metros
Calado de proa	5.43	metros
Tonelaje bruto	3,263	toneladas
Tonelaje de registro	2,083	toneladas

Aparejo de goleta
Máquina de triple expansión, con cilindros invertidos
Calderas de acero y en número de tres, soportan una presión de 160 libras por pulgada cuadrada.
Andar 14 millas
Motor provisto de una hélice
Caballos de fuerza nominales 367
Casco de acero (24 milímetros de espesor) dividido en siete compartimientos estancos.
Cubiertas de acero en número de dos de teak; además de la del puente, toldillo central y castillo de proa.
Embarcaciones menores: seis botes salvavidas, dos chalupas, dos botes de lona, una lancha a vapor y un autobote a gasolina.



Croquis del crucero *Lima*
y del transporte *Constitución* a
comienzos del siglo XX.

Capacidad de transporte: 187 pasajeros de primera clase, 32 de segunda y 31 de tercera; y hasta 2000 individuos de tropa en sus cubiertas.
Winches, en número de ocho, repartidos en la primera cubierta y una para elevar el ancla.
Tanques, en número de cuatro, para lastre de agua con capacidad para 639 toneladas.
Tubería completa para distribuir agua dulce y salada en todas las secciones del buque.

Además, estaba equipado con una máquina de refrigerar (con capacidad de 2550 pies cúbicos), un sistema de alumbrado eléctrico distribuido en todos sus compartimientos, unos ventiladores eléctricos y una máquina de presión para hacer hielo[172].

El día 15 de abril a las 10:30 am. abandonó el *Iquitos* la rada de Panamá, donde los oficiales peruanos fueron objeto de especiales atenciones tanto de las autoridades panameñas como de las norteamericanas. La travesía la hizo en convoy con el *Chalaco*, razón por la cual "sólo desarrolló siete millas por hora". En la madrugada del viernes 21, frente a las islas Lobos de Tierra, el *Iquitos* adelantó a su compañero para poder llegar al Callao a las 10 de la mañana del día 23, como lo había ofrecido su comandante. Su arribo a nuestro primer puerto, fue descrito por el corresponsal de *El Comercio* en los términos siguientes: "A las 10 de la mañana de ayer fondeó en la bahía el nuevo transporte nacional *Iquitos* , que viene pintado de celeste, con las vergas de trinquete sobrecubierta y al mando del teniente primero Ernesto Caballero y Lastres. El ayudante de la capitanía y el médico titular doctor Oscar Figueroa, fueron a recibir al nuevo transporte y, en otra embarcación, se dirigieron también a bordo el capitán de navío Federico Rincón, Mayor de Ordenes, el capitán de fragata Daniel Rivera, comisionado por el Ministerio y el señor Guillermo León, empleado de la Mayoría. Su llegada ha movilizado al muelle de guerra a un numeroso gentío que fue relevándose durante todo el día; ofreciendo la bahía un bonito panorama por los muchos botes fleteros que surcaban al costado de la flamante nave. Durante todo el día el *Iquitos* ha sido visitado por gran número de personas...".

Después de ponderar sus "buenas condiciones marineras" y de considerarlo un "vapor de bonito porte", el periodista describió algunas de sus secciones del modo siguiente: "La cámara de primera clase es casi igual a la de los vapores de la compañía "Kosmos" y tiene todas sus comodidades para una agradable navegación. Allí, como en la cámara de segunda clase, hay instalación eléctrica, ventiladores, baños, botiquines y hospitales. En la cámara de tercera clase, que queda cerca

de popa, también en la segunda cubierta, hay igualmente camarotes con todas sus comodidades. En la cubierta del puente está el camarote del Comandante del buque".

Finalmente, expresaba con inocultable satisfacción una verdad compartida por todos: "En verdad, el gobierno con la compra del *Iquitos* ha hecho una buena adquisición, pues este buque costando solamente 30,000 libras, es superior al *Constitución* que, como todos sabemos costó 20,000 libras más".

A los dos días de su arribo, el *Iquitos* fue visitado por el Presidente de la República y una comitiva. Aquí el testimonio del decano de la prensa nacional: "En el carro extraordinario número 9 del eléctrico, se dirigió a las 9:35 de esta mañana al Callao S. E. el Presidente acompañado del Ministro de Guerra y Marina Muñiz, del de Hacienda Leguía y del de Relaciones Exteriores Prado y Ugarteche; del Prefecto de Lima Carlos A. Velarde y de sus Ayudantes, con el objeto de visitar el nuevo transporte nacional. A las 10:05 llegaron S.E. y su comitiva al Callao, descendiendo en la Plaza Grau, donde fueron recibidos por el Prefecto y el capitán del puerto, en cuya compañía se dirigieron al muelle de guerra, en donde se embarcaron en la falúa presidencial. La falúa atracó al costado del *Iquitos*, en cuya escala fue recibido S.E. por el comandante y oficiales de la nave, con los que visitó todos los compartimentos del transporte, examinándolos escrupulosamente. La visita de S.E. duró cerca de una hora; después de inspeccionar el crucero *Lima* que se encuentra reparando, regresó a Lima antes del mediodía".

Por estos días de gran calor popular en el puerto del Callao (motivado por la incorporación de la nueva nave) el comandante Caballero y Lastres fue objeto de múltiples reconocimientos y agasajos. Se recuerdan dos reuniones por su alto sentido corporativo y por su enorme impacto en la colectividad: los banquetes ofrecidos por el Centro Naval y por la Escuela Naval. El primero tuvo la noche del 28 de abril en el amplio y hermoso salón principal de dicha institución. El corresponsal de *El Comercio* así lo describió: "La mesa, que tenía la forma de una C, estuvo espléndidamente adornada, habiéndose colocado en cada asiento, en elegante cartulina, el "Menú" en cuya carátula se veía un fotograbado del Muelle de Guerra de este puerto. A las 8 de la noche se sentaron a la mesa los comensales, reinando, como era natural, la más franca cordialidad. La banda de la Artillería, situada en el frente extremo del vestíbulo, ejecutó durante la comida bonitas piezas musicales".

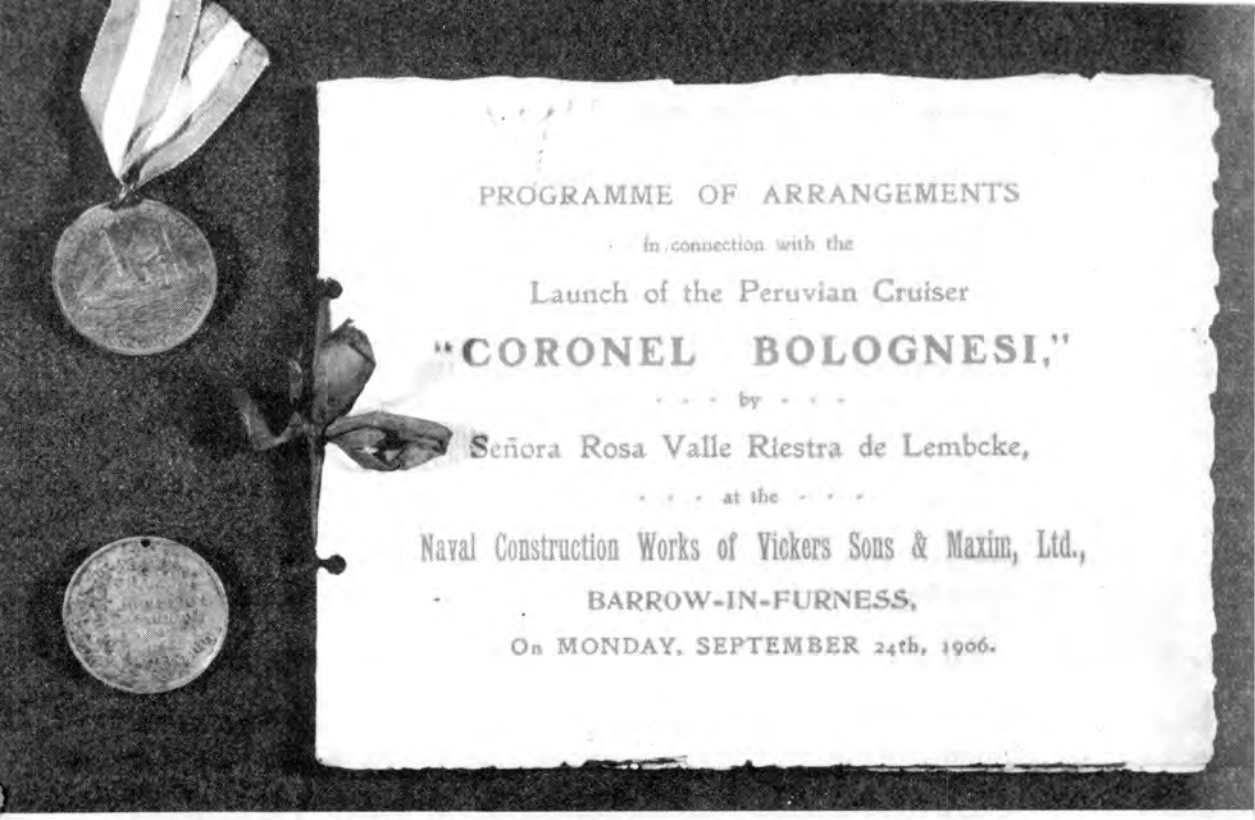
El discurso de ofrecimiento (publicado en *El Comercio*) estuvo a cargo de José S. Gamero, directivo de la Sociedad de Beneficencia del Ca-

llao, conspicuo miembro del partido civil y amigo personal del homenajeado. Al margen de los elogios de rigor, debemos rescatar en la alocución una idea que por esos años fue adquiriendo gran formato: la necesidad de reforzar nuestra desdeñada Marina de Guerra. "Los que en el Callao se han preocupado y se interesan vivamente por el resurgimiento de nuestra gloriosa marina –decía el oferente– no han podido ver que el pabellón patrio se izara en un nuevo barco de guerra, sin sentir aquella satisfacción patriótica que todo corazón peruano debe experimentar hoy cuando ve el avance de un paso con aquel resurgimiento; y cuando contempla que el brazo robusto de un joven marino, amigo nuestro, ha sido designado por el Supremo Gobierno para que maneje el timón y sostenga, potente, la insignia amada de la patria. Por esto, señores, nos hemos reunido aquí, alrededor del amigo, para expresarle nuestra complacencia por su promoción al comando del *Iquitos* y para decirle: Felicitamos en vos a nuestros jóvenes marinos como fundadas esperanzas de gloria; porque en los misterios del porvenir os tocará la labor más hermosa cuando las aguas del Pacífico sostengan las naves de nuestra futura escuadra y el rozamiento de sus olas traiga a vuestros oídos, allá en las latitudes del sur, el ruido con que fue roto el último cartucho en Arica y la trozadura con que fue cortada la driza que sostuvo nuestra bandera a bordo del *Huáscar* en Angamos...".

La respuesta del homenajeado, no sólo fue oportuna en sus apreciaciones de carácter patriótico, sino en sus consideraciones de índole profesional. Se trasluce en ella un concepto claro y definido de lo que el almirante norteamericano Alfred Tayer Mahan había postulado tiempo atrás como Poder Naval. No hay dudas, no hay titubeos en nuestro joven oficial, cuando subraya el valor y la importancia de este componente no sólo en la seguridad de la Nación, sino en su bienestar y progreso. Aquí sus luminosas palabras: "Quiero contestar a mi estimable amigo el señor Gamero con la elocuencia con que él sabe expresarse; pero el lenguaje del marino carece de esas bellas frases que tan bien saben exagerar las más pequeñas cualidades, dándoles un valor de que carecen. Pero, a falta de oratoria, puedo decirles, con ruda franqueza náutica, que una emoción intensa me oprime y una ola de gratitud invade mi corazón de ver cuán generosos sóis conmigo, que nada he hecho para merecer una muestra tan grande de cariño; pero entusiastas como sóis, habéis querido exteriorizar vuestros sentimientos en esta ocasión en que vuestro reconocido patriotismo se ve halagado en presencia de los lentos pero seguros progresos de nuestra escuadra. Aparte de lo que a mi humilde persona se refiere, miro, pues,

esta manifestación como una expresión de vuestro acendrado amor a la patria para estimular la corriente que hoy se despierta, de viva atención a la Marina, hago votos porque ella se deslice sin obstáculos que la detengan o hagan cambiar de rumbo. La adquisición de nuestro gobierno de la bella nave que me encargó conducir a estas queridas playas, es ciertamente signo de progreso, porque da a conocer que los viejos rumbos se enmiendan, que se va palpando la necesidad de atender el florecimiento de la Marina de Guerra, tan indispensable en países que, como el Perú, tienen un litoral extenso que es menester vigilar, proteger y abrir el comercio con las facultades que todo país que aspire, debe ofrecer. La Marina de Guerra no sólo es indispensable como factor importante para el desarrollo del comercio, es también un auxiliar poderoso para el mantenimiento de las buenas relaciones y un signo de progreso al que no es indiferente ninguna nación. Es indispensable para todo país y, aún más, para aquellos que desean la paz con todo el mundo. Aunque parezca un contrasentido, la Marina de Guerra asegura la paz. Al amparo de la influencia moral que ella ejerce se desarrollarán las industrias y las riquezas naturales de este privilegiado país...".

Entre los asistentes a tan significativo banquete se encontraban los siguientes señores: Villavisencio Manuel, Araníbar Manuel, Albarracín Guillermo, Arrús Darío, Alfajeme Manuel, Asín Nicanor, Abril Carlos, Balbuena Gerardo, Cavero Manuel, Campo Ezequiel, Cavalié Abel, Crosby Enrique, Corzo Nicanor, Carrera y León Federico, Carranza Luis, Coloma Enrique, Clavero Manuel, Cabral J.M., Deustua Alejandro, Delboy Emilio, Dávila Santiago, Dávila Eustaquio, Davis Claudio, Dammert Francisco, Elizalde Carlos, Elizalde Fernando, Fernandini Pedro, Freundt José, Gamero José, García Irigoyen Pedro, Grisolle Marcos, Giraldo Julio, Goytizolo Enrique, Grey Santiago, Garavito Juan, Goyburn Ricardo, García Rosell Carlos, Grisolle Eduardo, León y Quintana Abelardo, Lestonnat Ernesto, Luna Calixto, Lazarte Manuel, La Rosa Federico, León H. de Longaray Aurelio, León Guillermo, Mackenie Carlos, Meléndez Genaro, Miñán Pablo, Mirenghi Eduardo, Mendívil Ricardo, Miró-Quesada Antonio, Miró-Quesada Joaquín, Nosiglia Luis, Naranjo Luis, Oyague y Soyer J.V., Olano Guillermo, Ostoja Juan, Olivera José María, Portuondo Manuel, Peralta Juan, Puente Olavegoya José, Pomar M.E. de, Perraut Germán, Pelegrin Sócrates, Rosas José, Rivadeneyra Francisco, Roe Carlos, Ramírez Gastón Enrique, Reyna Baldomero, Reynoso J.M., Rubio Manuel, Rodewalt Enrique, Secada Alberto, Silgado Enrique, Smith Alberto, Salaverry Ernesto, Solar Eugenio del, Tizón Juan, Tejerina Serapio, Tira-



Testimonio gráfico sobre el crucero
Coronel Bolognesi.

do José, Tirado Carlos, Tudela Manuel, Tafur Juan, Varela Villarán Luis, Villarán José, Villamón Froilán, Valega Federico, Wiese Claudio.

El homenaje de los jefes y oficiales de la Escuela Naval tuvo lugar el 1° de mayo a bordo del viejo pontón *Perú*. En esta oportunidad, el reconocimiento fue tanto a Caballero y Lastres como al comandante del *Chalaco*, capitán de corbeta Abelardo León y Quintana. El ágape fue una verdadera fiesta de amistad y camaradería; la palabra de ofrecimiento, estuvo a cargo del teniente primero Augusto Pimentel. Respondió León y Quintana, y cerró la comida el Director de la Escuela, capitán de navío Toribio Raygada.

Cinco días después del arribo del *Iquitos* al Callao, se expidió una resolución suprema por la que se autorizó un crédito complementario anual de 5,400 para atender los gastos de personal y material, pues no existía partida alguna votada en el Presupuesto General de la República.

Puesto en servicio, el *Iquitos* se convirtió desde el comienzo en el buque "engreído" del Presidente Pardo y fue apodado el "Yate Presidencial" por ser el preferido para hacer en él los viajes a los distintos puntos de nuestro litoral. Fue el *Iquitos*, asimismo, el buque de la armada que condujo al Callao (desde Ilo) al general argentino Roque Sáenz Peña, heroico e insigne combatiente de Arica[173]. Los pormenores de este viaje son presentados en el parte del comandante de la nave: "Cumpliendo las instrucciones dadas por el señor Director de Marina, zarpé del Callao a las 4:30 am. del 24 de los corrientes (octubre) con rumbo a Pacocha, llegando el 26 a las 2:30 pm. Permanecimos en Pacocha con los fuegos atrás hasta el 3 de noviembre, fecha en que fondeó el *Guatemala* conduciendo al general Roque Sáenz Peña. Este alto jefe fue recibido a bordo con los honores correspondientes a su clase militar, lo mismo que a su familia y comitiva. A las 11:30 am. del 3 de noviembre, zarpó la nave de Pacocha con rumbo al Callao, llegando dos días después a las 2 pm. sin ninguna novedad. Vinieron a bordo de la nave los siguientes señores: general Roque Sáenz Peña, señora, hija y sirvienta; Secretario de la Legación Argentina en el Perú, Jacinto García; Edecán del Presidente del Perú, teniente coronel José Bolognesi; Encargado de Negocios en el Perú, Ernesto de Lezama Pinto y señora; adjunto de la Legación del Perú en Iquique, Manuel María Forero; Manuel Guerrero y sirviente; José María Barreto; Dionisio Vildoso; Dionisio Quiñones; Eduardo Cornejo; Juan Fernández; Cosme Chiufre; Silvestre Vallejos y Rosa Carpio".

En 1907 el *Iquitos* "buque buen marinero" condujo a Panamá a la oficialidad que debía formar la plana mayor de los cruceros *Grau* y

Bolognesi. Sirvió como transporte durante diez años, batiendo el récord en las marinas de este continente por su extraordinario equilibrio. Su estructura de fierro le daba, sin duda, gran consistencia. Navegaba siempre "encabusado pareciendo querer zambullirse en el mar y hacer después una graciosa y ornamental pirueta", dice un testigo de la época. En mar gruesa salvaba siempre el peligro "con elegancia tal, que los océanos le respetaban siempre"[174].

LOS CRUCEROS GRAU Y BOLOGNESI

A comienzos del presente siglo renació en el país un viejo anhelo que en esos momentos alcanzó una dimensión nacional: proveer a nuestra armada de modernos buques de guerra. Alrededor de esta aspiración, se conjuncionaron varias situaciones. Por un lado, el esfuerzo del Gobierno de José Pardo y Barreda (con su Ministro Pedro E. Muñiz) con la abierta y desinteresada colaboración de la ciudadanía. Por el otro, la confianza que algunos países europeos empezaron a tener en la economía y en la marcha del Perú.

Bajo la perspectiva indicada, el Presidente Pardo emprendió la búsqueda en el exterior de fuentes de financiamiento, obteniendo del Banco Alemán Transatlántico un empréstito de 600,000 libras peruanas (seis millones de soles). Al respecto, Basadre escribe: "Esta operación fue la primera en su género efectuada por el Perú desde 1876, antes de la guerra con Chile; es decir, reabrió el crédito nacional ante los mercados extranjeros después de que nadie nos había prestado un centavo durante casi treinta años".

En el flanco interno la Junta Patriótica Nacional, presidida por el circunspecto magistrado doctor Santiago Figueredo, se encargó de recolectar las erogaciones del pueblo[175]. Pronto, y merced al monto total de ambas sumas, el Perú ordenaba a la importante y mundialmente conocida firma Vickers Sons and Maxim de Inglaterra, la construcción en el puerto de Barrow–in–Furness de dos modernos cruceros, el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi*[176]. Los antecedentes de esta feliz gestión, son narrados por quien en 1905 era alférez de fragata Manuel D. Faura, de la siguiente manera: "En el año 1905, gracias al patriótico anhelo del Gobierno de don José Pardo, del que formaba parte como Ministro de Guerra y Marina el General don Pedro E. Muñiz, cuya intervención fue decisiva, vino a Lima un representante de la casa constructora Vickers Sons and Maxim de Inglaterra, a ofrecer construir para la Armada Peruana, buques de guerra tipo "Centinel", buque explorador, muy veloz, que fue construído, a manera de ensayo, para la



VICKERS, SONS & MAXIM, LIMITED,

BUILDERS' CERTIFICATE.

MEASURED UNDER MERCHANT SHIPPING ACTS.

We do Certify that we built in our Building-yard, at Barrow-in-Furness, in the County of Lancaster, in the year Nineteen Hundred and Six

a Protected Cruiser called the Almirante Grau of Peruvian Navy and on account of the after-mentioned individuals who were the first Purchasers thereof, in the following proportions, viz.:—

His Excellency Señor Don Carlos G. Candamo, Peruvian Legation, 14 Rue de Presbourg, in the City of Paris

64/64th Shares.

Number of Decks	Two	Length [illegible]	370 0
Number of Masts	Two	Length at quarter of depth from top of uppermost deck at side amidships to bottom of keel	— —
Rigged	Fore & Aft	Main breadth to outside of plating	40 3
Stern	Elliptical	Depth in hold from [illegible] deck to ceiling at midships	22 8
Build	Cruiser	Depth in hold from upper deck to ceiling at midships, in the case of three decks and upwards	— —
Galleries	None	Depth from top of beam at midships to top of [illegible] Deck	24 6
Head	Straight	Depth from top of deck at side amidships to bottom of keel	24 3
Framework and Description of Vessel	Steel	Round of beam	— 5
Number of Bulkheads	11 Watertight Bulkheads	Length of engine room (if any)	42 0
Number of Water Ballast, Tanks, and their Capacity in Tons	2 Deep tanks 1 Side tank		

PARTICULARS OF DISPLACEMENT.

Tons to which the depth from uppermost deck to underside of keel corresponds 4420 tons. Tons per inch immersion at mean draft 26.60 tons.

PARTICULARS OF ENGINES, &c., if any.

No. of Engines	Description	Engines built at Barrow or Foreign Ports	When Made	Name and number of Engines	Diameter of Cylinders	Length of Stroke	I.H.P.
Two	Direct Acting Triple Expansion	Barrow	1906	Brothers Low & Maxim 1839 / Sisters Low & Maxim 1840	24 54	30	11,000
	Number and Type of Boilers 19 Yarrow 280 lbs		1906	Ditto			

PARTICULARS OF TONNAGE.

Gross Tonnage	No. of Tons	Deductions Allowed	No. of Tons
Under Tonnage Deck	—	On account of space occupied by propelling power	
Combined spaces above the Tonnage Deck, if any	—	On account of spaces occupied by Seamen or Apprentices and appropriated to their use, and their Provisions, Clothes or Stores of every kind, not being for the use or necessary for the navigation of the vessel	—
Spar or spaces between Decks	—		
Poop	—	These spaces are the following, viz.:—	
Forecastle	—		
Round House	—		
Other closed in spaces, if any, as follows	—	Deduction for Master's Cabin, &c.	—
Wheel & Engine Room	3200 —		
Spaces for Machinery and Light, and Air, under Sect. 2 of Act of 1894, if required	—		
Gross Tonnage	—		
Deductions, as per Contra	—		
Registered Tonnage	—	Total	—

Given under our hands at Barrow-in-Furness this 19th day of December Nineteen Hundred and Six Years.

For VICKERS, SONS & MAXIM, LIMITED.

DIRECTOR.

Certificado de construcción
del crucero *Almirante Grau*.

Real Marina de S.M. Británica. Los altos jefes de nuestra Marina, entre ellos los contralmirantes Carvajal y Villavisencio, opinaron en contra de este tipo de buque, sugiriendo la conveniencia práctica de adquirir un crucero blindado de seis a ocho mil toneladas, bien armado con cañones hasta de diez pulgadas. El Presidente Pardo se obsesionó, hasta se enamoró del tipo "Centinel" y resolvió ordenar a Vickers Sons and Maxim, la construcción de dos unidades: El *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi;* y al firmarse el contrato, la Junta Patriótica hizo entrega de un millón de soles como primera armada por el valor de las dos naves..."[177].

Los buques –según el testimonio de Manuel Vegas García– fueron contratados directamente por el Gobierno con un representante de la mencionada casa inglesa, sin la intervención técnica de nuestros marinos, dejándose libertad para ciertos detalles de construcción a la Comisión Naval que, bajo el mando del contralmirante Carvajal, vigiló *in situ* el trabajo. Este contrato se celebró bajo tres condiciones básicas: a) que las unidades fueran cruceros, b) de rápido andar y c) de 3,250 toneladas de desplazamiento. Lógicamente su firma concitó enorme júbilo entre la población que, alborozada, veía cristalizar una antigua aspiración: el renacimiento de nuestra escuadra.

En Chile, la noticia causó tremendo alboroto en los medios oficiales, creyéndose que el Perú había mandado a construir dos potentísimos acorazados. Tal fue la alarma, que inmediatamente la Cancillería mapochina se apresuró a solicitar a la Argentina dejar sin efecto el convenio de congelamiento de unidades navales entre ambos países. Su recelo y desconfianza, lo llevó a pensar de inmediato en la superioridad naval sobre nuestro país. En su edición del miércoles 22 de noviembre de 1905, *El Comercio* editorializó así: "Todos saben en Chile, como sabemos aquí, que el empréstito colocado en Berlín, por nuestro Gobierno asciende apenas a 600,000 y que sólo parte de esta suma ha sido destinada a la adquisición de elementos navales y nadie ignora ni aquí ni en Chile que el valor de un acorazado es por lo menos 1,000.000. No se necesita producir ninguna otra prueba para que quede plenamente demostrado que carece de todo fundamento la afirmación de que el Perú construye, en la actualidad dos acorazados, o siquiera dos cruceros de primera clase. Los fondos de que dispone para tal objetivo no le permiten ir tan lejos. Con medio millón de libras esterlinas, que será el máximo de lo que aplique el Perú a la compra de elementos navales, incluyendo las cien mil libras reunidas por la Junta Patriótica, apenas hay para adquirir dos modestos cruceros que es todo lo que el país necesita por el momento, para no quedar imprudent-

temente en la vecindad. El Perú no ha perdido el juicio para pensar que dos cruceros son una escuadra tan poderosa que ha de permitirle embarcarse en aventuras bélicas contra Chile, ni contra nadie; pero cree que ese par de buques servirán de respeto para la defensa de sus costas si, por desgracia, se le hiciera víctima de una agresión. Los países no siempre se arman con la intención de tomar la ofensiva, sino por motivo de prudencia, como se arma un padre de familia para poner su hogar a cubierto de un asalto; y este es el caso en que se encuentra el Perú, que no va a construir una escuadra con el objeto de amenazar la tranquilidad en el continente ni de lanzarse por el camino de las represalias armadas, sino que va a adquirir buques muy modestos que le permitan afianzar sus relaciones de paz y de concordia con los pueblos vecinos".

Iniciada la construcción a fines de 1905 con la puesta de quilla del *Coronel Bolognesi* –narra el citado Faura– los dos buques siguieron en proceso de construcción bajo la vigilancia de la comisión peruana que, asesorada por nuestro Cónsul General en Liverpool y Comisionado Naval del Perú en Inglaterra, Carlos G. Estenós, estaba formada por el contralmirante Melitón Carvajal que la presidía y los tenientes primeros César Bielich y Héctor Carvajal. Meses más tarde, esta comisión fue aumentada con la designación del capitán de navío Gervasio Santillana, sobreviviente del *Huáscar*, enviado a Inglaterra para que, una vez teminada la construcción de los barcos, se hiciera cargo del comando de uno de ellos[178].

A raíz del lanzamiento del *Almirante Grau*, ocurrido el martes 27 de marzo de 1906, la prestigiosa revista londinense *Engineering* publicó en su edición del 23 de ese mes una minuciosa e interesantísima información sobre las características técnicas de la nave, subrayando sus bondades marineras y su gran poder combatiente. Dada la fecha e importancia del testimonio, lo reproducimos a continuación tal como apareció en el *Suplemento de Actualidades* de Lima en mayo de ese año. "El crucero tiene algunas particularidades que lo recomiendan ante un país, como el del Perú, cuyos recursos para la marina son limitados, pues este buque, además de su gran velocidad de 24 nudos, tiene un armamento considerable, incluyendo en él dos cañones, cada uno de los cuales lanzará proyectiles de 100 libras a una velocidad efectiva de tres millas de distancia. Esto permitirá al *Almirante Grau* combatir contra buques cuidadosamente protegidos, pero de menos velocidad en su andar, al mismo tiempo que sostener escaramuzas contra fuerzas navales superiores, auxiliado por su rapidez. Como se sabe, estas escaramuzas y estratagemas influyen muchas veces de manera decisi-

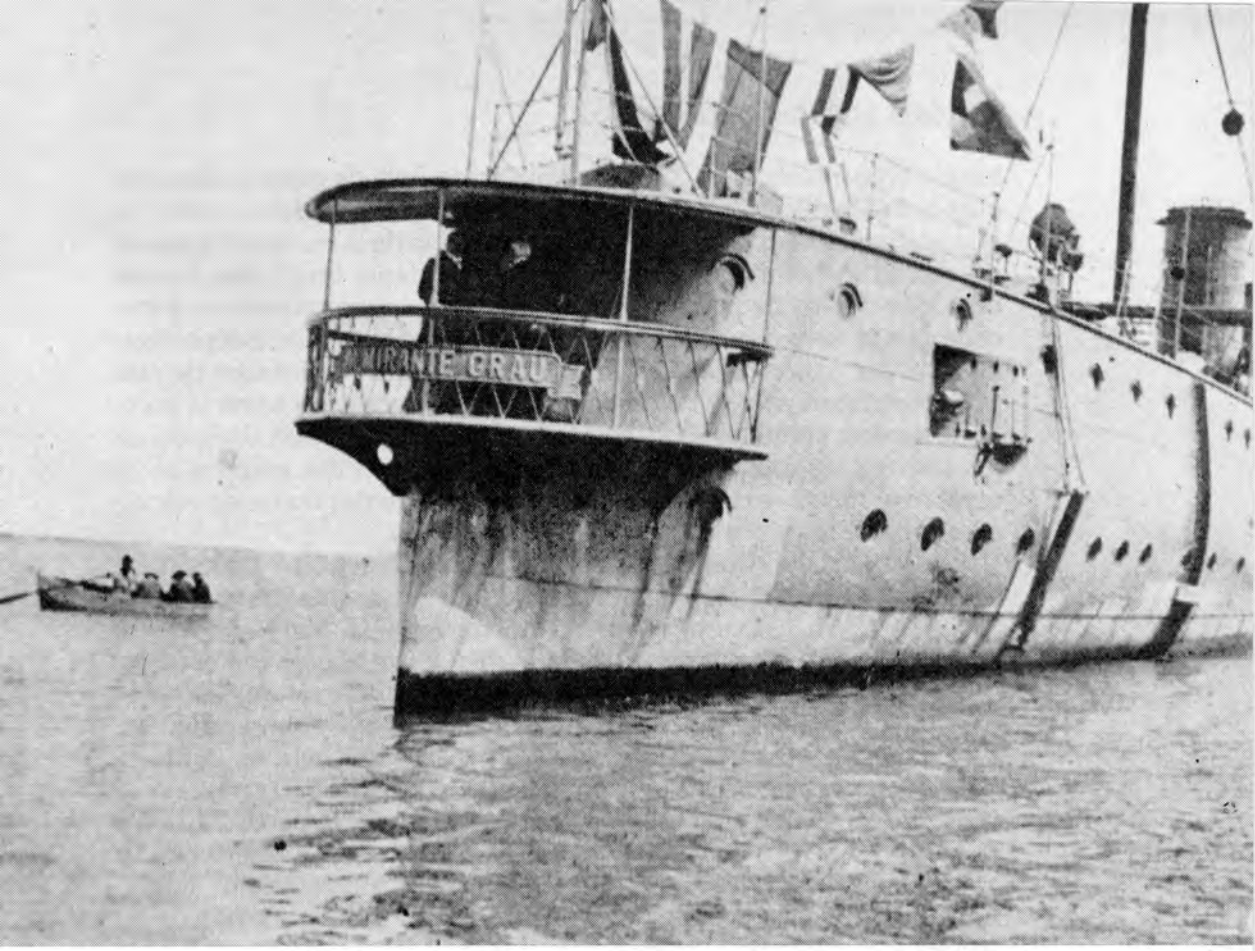
va, aunque el enemigo sea mucho más poderoso, en la realización de los planes estratégicos. El calado del *Almirante Grau*, que sólo es de 14 pies 3 pulgadas, le permitirá fondear en la mayor parte de las bahías del Pacífico, lo cual constituye una ventaja. Sobre este calado su desplazamiento es de 3,250 toneladas. La torre de comando, desde la cual será el buque dirigido en combate, se compone de una coraza de tres pulgadas de acero niquelado endurecido. El armamento es el siguiente: Dos cañones acorazados, uno a proa y otro a popa, 8 cañones, también de tiro rápido de 1 1/4 libras; distribuidos principalmente en los costados del buque, en la cubierta superior y en el puente. Dos tubos sumergidos lanza-torpedos, para proyectiles de 18 pulgadas. El servicio de amunicionamiento de los grandes cañones se ha tenido en especial consideración, a fin de darle la mayor eficacia y rapidez. Los ascensores de la munición están movidos por electricidad y trabajan dentro de tubos acorazados. El *Almirante Grau* tendrá una dotación de 300 hombres, y los compartimientos de la marinería tienen más comodidades que los construidos hasta ahora en buques de estas condiciones. El sistema de ventilación es completo, tanto natural como artificialmente, y la nave puede ser calentada por radiadores a vapor. Una instalación eléctrica proporciona luz a todo el buque; y los camarotes del capitán y oficialidad, así como el comedor, están provistos de todo confort y son muy espaciosos. Aunque el *Almirante Grau* es relativamente pequeño, sus comodidades son mayores que las de los grandes buques ingleses construidos hace dos años. Tiene también el crucero máquina para hacer hielo y para refrigerar. La panadería está provista de amasadores mecánicos. La maquinaria consiste en dos juegos de motores de cuatro cilindros y de triple expansión, que están fabricados para dar colectivamente, 14,000 caballos de fuerza, con una presión de vapor, en los cilindros de 250 libras, y 280 en los calderos. Esto dará una velocidad de 24 nudos, pudiendo llevar carbón, en viajes normales, para una distancia de 4,500 millas marinas. El árbol de la hélice y de las cigüeñas es hueco y de acero. Las hélices son de tres ramas y cada una de ellas es separable. Son de bronce. El crucero tiene diez calderos, de tubos pequeños, arreglados en tres compartimientos separados, contra inundación. Las cenizas se arrojan por medio de eyectores hidráulicos. El buque lleva dos mástiles, provisto cada uno de un servicio de señales. Tiene una instalación completa de telegrafía inalámbrica; reflectores poderosos y nueve botes pequeños, incluyendo una lancha a vapor de 34 pies"[179].

El lanzamiento al agua se realizó con notable éxito; siendo presenciado por una compacta multitud. El bautizo estuvo a cargo de la dama

peruana Clotilde A. de Candamo, esposa del Ministro del Perú en Francia, Carlos G. Candamo. Aquí el relato de una publicación de la época: "Después de un corto servicio religioso, en que ofició el reverendo padre Ryan, la señora de Candamo movió la pequeña palanca, dispuesta de antemano, y el casco del crucero se hundió graciosamente en el agua, entre los aplausos de los concurrentes y a los acordes del himno nacional peruano, ejecutado por la banda del astillero"[180].

Concurrieron a la ceremonia las siguientes personas: El Ministro del Perú, señor Carlos G. Candamo, señora Clotilde A. de Candamo, contralmirante Melitón M. Carvajal, señor Ducrot, señor Emilio M. Althaus, señor Ricardo E. Lembcke, señorita Lembcke, capitán O. Cavero, Mr.Thomas W.R. Hughes, miss Ada M. Hughes, miss Edith E. Austin, Mr. y Mrs. G. Pidduck, Mr., Mrs. y misses Schoeder, señor Pardo de Zela, tenientes H. Carvajal y César Bielich, señor M.D. Derteano, señor Enrique Bielich, Mr. Stephen Ramsay, el Gerente, directores, etc. de Vickers Sons and Maxim, Limited; Mr. T.E. Vickers, C.B. (chairman), Mr., Mrs., y miss Albert Vickers, Mr. J. Malcolm, Mr. y Mrs. James Dunn, Mr. James Mc. Kechnie, Mr. y Mrs. James H. Boolds, Mr. y Mrs. Archibald Miller; el alcalde y señora de Barrow, Mr. y Mrs. G.S. Heath, el Rev. Father Ryan, capitán y Mrs. Edgard Lees, R.N., capitán H. Sakamoto, I.J.N., capitán F. Behr, I.R.N., coronel Neumann, I.R.N., comandante O. Kakimura, I.J.N., teniente y Mrs. C. Tennyson, I.R.N. miss Tennyson, Mr. y Mrs. Alfred Aslett, Eng-Commander y Mrs. Huddy, R.N., Eng-Commander y Mr. John D. Rees, R.N., Mr. y Mrs. E. Perkins, teniente A. Gernón H.C. Candy, R.N., teniente W. Lumeden, R.N., teniente W.R.D. Crowther, R.N., teniente F.H. Goodhart, R.N., teniente M. Fujita, I.J.N., teniente S. Yoshida, I.J.N. Mr. F.A. Corteb Leigh, Mr. y Mrs. A. Allen, Mr. Styth, Mrs. James Easthope, Mr. S.V. Dardier, Mr. Alexander Richardson, Mr. F.W. Emett, Mr. W. Heseltine, miss C. Styth, y miss F. Styth.

El discurso oficial, a cargo del Ministro Candamo, resaltó la política naval emprendida por el Presidente Pardo y el significado de la incorporación del *Grau* a la Marina peruana. Un extracto del mismo nos dice: "Cumplo un grato deber como representante de la República peruana, al contestar el brindis propuesto por el jefe de la importante compañía Vickers. En mi propio nombre y en el de todos los peruanos aquí presentes, le agradezco las expresiones de que ha hecho uso al referirse a nuestro eminente Presidente, pues veo con gran placer en cuanto aprecia el coronel Vickers las grandes cualidades desplegadas por el Presidente desde que fue elegido. Mi amigo el almirante Carvajal estará de acuerdo conmigo para reconocer que el Presidente ha



Detalle de la popa
del crucero *Almirante Grau* en 1906.

tenido vivo interés en la construcción de una flota de guerra adecuada a las necesidades de la República Peruana, y la encantadora ceremonia que acabamos de presenciar señala el principio de la realización de sus deseos en ese sentido. Después de este excelente buque tendremos otro listo dentro de pocos meses, y más tarde le seguirán otros a medida que se vaya desarrollando el país. Llenaré la satisfactoria obligación de dar cuenta al Presidente Pardo de todos los detalles de este gran acontecimiento, y no dejaré de llamar su atención hacia la excelente manera como los señores Vicker Sons y Maxim han dirigido estos trabajos. Es esta una empresa para la cual no tiene secretos al acero, ni el hierro, y que sabe transformar el material inerte en estructuras animadas y poderosas...".

Por su parte, el Presidente de la Comisión Naval, contralmirante Melitón Carvajal, se expresó en términos sentidamente emocionados: "Poco tiempo hace que aquí, en este mismo lugar, con motivo del lanzamiento del *Natal*, el señor Vickers calificó a este buque, con bastante propiedad, de "pacificador" con la mente, sin duda, de que su construcción había obedecido, no al propósito de llevar la guerra a alguien, sino, por el contrario, el de evitarla. El *Almirante Grau* es también, aunque en muy modestas proporciones, otro pacificador, pues el Perú no se propone tampoco agredir a nación alguna, sino que aspira, como es natural y dentro de las medidas de sus fuerzas, a la defensa de su autonomía e intereses y desea poderse entregar sin recelos ni inquietudes a las luchas tranquilas y fructíferas del trabajo en pos de su bienestar y progreso. Con esta mira y la de ir renovando poco a poco el antiguo y deficiente material naval que el Perú posee, mi gobierno ha ordenado la construcción de este buque cuyo nombre, conmemora el de uno de nuestros marinos más distinguidos que en la guerra que el Perú sostuvo últimamente y al mando del *Huáscar*, alcanzó celebridad por su valor en los combates y por su generosidad y nobleza, y falleció en el combate de Angamos luchando desesperadamente contra fuerzas inmensamente superiores, por salvar su pequeña nave de que fuese presa del adversario y dar honor a su bandera. Podéis ya apreciar cuán intensa es la satisfacción de los peruanos de ver repetido tan ilustre nombre en este buque, que aunque pequeño para merecerlo, es, sin embargo, el primero que el Perú construye después de los desastres que sufrió en aquella infortunada guerra. Lo es en particular la mía por el favor que la Providencia me ha dispensado de poder contribuir, como lo hago ahora, a la construcción del buque que llevará el nombre de mi inolvidable y querido jefe en aquel combate".

Finalmente, el gerente de la firma constructora contestó del siguien-

te modo: "En nombre de la compañía, doy las gracias a V.E. por las bondadosas palabras que ha pronunciado acerca de nuestra labor y por los generosos sentimientos que ha expresado. Ha sido un gran placer para mi compañía el cooperar con el distinguido y competente representante del gobierno del Perú. El almirante y sus subordinados están imbuídos en el mismo espíritu progresista del gobierno peruano. Nosotros, todos, nos regocijamos de los adelantos de esa nación. El presupuesto de la nación se ha duplicado en el espacio de diez años; muchos nuevos ferrocarriles se están construyendo; las bahías se están mejorando, lo mismo que los caminos; se están construyendo tranvías eléctricos; la agricultura y la ganadería merecen especial atención de las autoridades. Todo esto evidencia el desarrollo del Perú, que para nosotros es un país muy grato. Nosotros como una institución comercial, nos enorgullecemos de asociarnos a esta manifestación del poder del Perú, y nos complacemos de ver a flote el primer crucero de la nueva marina peruana. En estos tiempos es indispensable una escuadra para el desarrollo comercial. Ella ofrece seguridad y ayuda a la diplomacia en el mantenimiento de la paz. Los dos buques que en la actualidad construimos, serán entregados muchísimo antes de la fecha contenida en el contrato y estamos seguros de que las emplearán dignamente. Hacemos votos por la felicidad del gobierno peruano y de su Marina de Guerra".

Por estos días, ocurrió un incidente desagradable, por su motivación y proyección, en el seno de la comisión presidida por Carvajal. Los alfereces de fragata José Paredes[181], Enrique Granthon[182], Carlos Jimeno[183] y Luis Aubry[184], que habían sido trasladados de Estados Unidos a Inglaterra para ponerse a órdenes del mencionado jefe, mostraron desde su arribo una conducta altanera y autosuficiente respecto a sus compañeros de armas, llegando, inclusive, a cuestionar lo actuado por dicha comisión. Este comportamiento descortés provocó los naturales roces y entredichos entre uno y otro grupo. Aquí el relato del testigo Faura: "Parece que estos jóvenes oficiales se habían infatuado inconvenientemente por su estada en los buques de la Armada Estadounidense y llegaron al extremo de juzgar en forma censurable y falta de todo principio de disciplina, la actuación y disposiciones del contralmirante Carvajal y los tenientes Bielich y Carvajal: pretendían saber mucho más que ellos, los consideraban ignorantes y primitivos y nunca estuvieron conformes con servir bajo las órdenes de sus superiores. Como resultado de tal desacuerdo, una noche, pocos días antes de que zarpáramos en viaje al Callao, desertaron los alfereces Granthon, Jimeno y Paredes, quedando con nosotros solamente el alférez

Luis Aubry...".

Mientras esto ocurría en Barrow-in-Furness, en Lima el Presidente Pardo, por resolución de 31 de diciembre de 1906, nombró al personal que debería viajar a Europa para ponerse a órdenes de Carvajal y constituir la plana mayor de las nuevas unidades. Ellos eran:

Capitán de fragata graduado:	Pedro A. Buenaño
Capitán de corbeta graduado:	Numa P. León
Tenientes primeros graduados:	Manuel E. Ugarte, José M. Olivera y Oscar Mavila[185].
Tenientes segundos graduados:	Germán Stiglich, Julio Carvajal y Juan Althaus[186].
Alfereces de fragata:	Manuel D. Faura y Guillermo Martínez[187].
Guardiamarinas:	Antonio Cantuarias[188], Manuel Villavisencio[189], Carlos Sáenz[190], Federico Taboada, Enrique Monge[191], Arturo Zavala[192], Federico Díaz[193] y Alejandro Valdivia[194].

Esta dotación, a bordo del transporte *Iquitos*, salió del Callao en enero de 1907 con rumbo a Panamá, para después proseguir a Liverpool y de allí al puerto de Barrow-in-Furness, destino final.

Al momento de su entrega, los cruceros presentaban las siguientes características:

Tipo	Scout
Desplazamiento	3,250 toneladas
Eslora	112 metros
Manga	12.50 metros
Calado medio	4.75 metros
Caballos de fuerza	14,000
Velocidad	24 nudos
Maquinaria	2 juegos de motores de 4 cilindros y de triple expansión.
Sistema de ventilación	Natural y artificial
Calderas	10
Consumo de carbón	7 toneladas 8.18 (por hora)
Consumo de carbón	187 toneladas 5.84 (en 24 horas)
Cañones	18 (2 de 152 mm.; 8 de 76 mm.; y 8 de 37 mm.).
Tubos lanza-torpedos	2 (Whitehead de 45 cm. de diámetro).
Dotación	300 hombres

El *Grau* y el *Bolognesi*, que sin duda vinieron a darle una nueva fisonomía a nuestra Marina de Guerra, prestarían servicios invalorables durante cincuenta años consecutivos, cumpliendo en diversas oportunidades y circunstancias importantísimas misiones, tanto en el país como en el extranjero.

EL EMPRESTITO DEL BANCO ALEMAN TRANSATLANTICO

Sin duda la concreción de esta operación, después de casi tres décadas de "aislamiento económico", estuvo ligada a la reapertura de los créditos en los mercados extranjeros por parte de nuestro país. Su historia se remonta al año 1903 cuando el Ejecutivo presentó a la primera Legislatura Extraordinaria, un proyecto de ley que lo autorizase a celebrar un préstamo por 600,000 libras peruanas. Aprobado por ambas cámaras (tras dilatada discusión), el 30 de diciembre de 1904 se promulgó la ley respectiva con el N° 43. En ella se establecía que el interés y la amortización no excedería del 9% anual, colocándose como garantía la renta de la sal. El tenor de la misma, es el siguiente:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana
En ejercicio de la atribución 6° del artículo 59 de la Constitución;
Ha dado la ley siguiente:
Art. 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo para que contrate un empréstito, de toda preferencia en el extranjero, hasta por la suma de seiscientas mil libras esterlinas, con un servicio de interés y amortización que no exceda el nueve por ciento anual.
Art. 2°.- La garantía que la nación afecta al servicio de este empréstito queda constituida en el producto de la renta, proveniente del impuesto al consumo de la sal, creado por ley de 11 de enero de 1896.
Art. 3°.- En el caso de que esta renta tuviera que aplicarse al objeto especial con que fue creada, sustituirá la garantía afecta al servicio de este empréstito, con el producto del impuesto al consumo de los fósforos, creado por ley de 26 de marzo de 1904.
Art. 4°.- El Poder Ejecutivo al contratar el empréstito, se reservará la facultad de cancelarlo en cualquier tiempo, a la par.
Art. 5°.- El Poder Ejecutivo dará cuenta al próximo Congreso del uso que haga de esta autorización.
Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su

cumplimiento.
Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, a los 30 días del mes de diciembre de 1904. M. Irigoyen, primer Vicepresidente del Senado.- Cesáreo Chacaltana, Presidente de la Cámara de Diputados.- Víctor Castro Iglesias, Senador Secretario.- M.F. Cerro, Secretario de la Cámara de Diputados.
Excmo. señor Presidente de la República.
Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Casa de Gobierno, Lima, a 30 de diciembre de 1904.- José Pardo.

A.B. LEGUIA"[195].

Paralelamente a esta ley se promulgó otra, en la misma fecha y con el N° 44, en que se disponía la inversión del dinero solicitado; según su tenor, los gastos debían orientarse a la compra de elementos navales y a la defensa de nuestro litoral, particularmente entre Chorrillos y Callao. Aquí el texto:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:
El Congreso de la República Peruana
En vista de la exposición hecha por el Poder Ejecutivo;
Ha dado la ley siguiente:
Art. 1°.- El Poder Ejecutivo invertirá el producto del empréstito de seiscientas mil libras, autorizado por ley especial de esta fecha, en lo siguiente:
Adquisición de elementos navales y demás para la defensa del litoral, y especialmente del comprendido entre el Callao y Chorrillos; y gastos que origine la contratación del empréstito.
Art. 2°.- Mientras se realiza el empréstito, el Poder Ejecutivo queda autorizado para aplicar a los objetos de la presente ley, los productos del impuesto al consumo de la sal.
Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.
Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, a los 30 días del mes de diciembre de 1904. M. Irigoyen, primer Vicepresidente del Senado.- Cesáreo Chacaltana, Presidente de la Cámara de Diputados.- Víctor Castro Iglesias, Secretario del Senado.- Aquiles A. Rubina, Diputado secretario.
Excmo. señor Presidente de la República.



El crucero *Almirante Grau*
empavesado en la bahía del Callao
a comienzos de 1907.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.- Casa de Gobierno, Lima 30 de diciembre de 1904.- José Pardo.

A.B. LEGUIA"[196].

El empréstito fue celebrado entre el Ministro de Hacienda Augusto B. Leguía (considerado con justísima razón como el alma de las gestiones) y la flamante sucursal en Lima del Banco Alemán Transatlántico el 3 de noviembre de 1905. Como puntos a favor del Perú pueden señalarse dos: 1° se estableció un interés de 7 1/2%, menor al fijado por la ley; y 2° se desechó la condición primigenia de que nuestro país, previamente, llegase a un arreglo con la Peruvian Corporation[197].

Dos semanas después, el decreto supremo de 15 de noviembre, encargó al Banco la formación de la Compañía Salinera Nacional; rápidamente, la Gerencia se movilizó, a través de los medios periodísticos, para captar suscriptores a fin de cubrir, conforme a ley, el 50 % de las acciones con capital netamente nacional. El lunes 27 apareció en *El Comercio*, en aviso pagado, la primera convocatoria, señalándose tres días (de 3.30 a 5.30 pm.) el plazo para efectivizar las respectivas suscripciones. De acuerdo al artículo 6° del mencionado decreto, en el acto de la suscripción se entregaría "en efectivo el 10% del valor nominal de las acciones adquiridas".

La respuesta favorable del público no se hizo esperar. La oferta fue acogida por una amplísima e imprevista demanda. Aquí la noticia que consignó alborozadamente *El Comercio* en su edición vespertina del jueves 30: "El éxito de la nueva compañía salinera no ha podido ser mayor al iniciarse. El Banco Alemán Transatlántico, que es el encargado de recibir las solicitudes de los que deseaban tomar acciones en la compañía, estuvo ayer invadido por las personas que tenían ese propósito; a tal punto, que hubo necesidad de recurrir a la policía para evitar los desórdenes consiguientes a la aglomeración de la gente. En el primer día se han entregado 600,000 solicitudes, o sea, más del séxtuplo de las que deben existir, pues se sabe que el número de éstas es de 100,000 de una libra peruana cada una. Es natural suponer que aquella cifra crezca considerablemente con los pedidos de acciones que se hagan hoy y mañana...".

En efecto, el decano de la prensa nacional no se equivocó. El requerimiento alcanzó la cifra mayúscula de 56 veces el capital solicitado. Ante una situación tan apabullante de acciones adquiridas, la Gerencia del ramo no tuvo otra alternativa que solicitar al Ejecutivo el modo y la autorización para distribuir el exceso. La respuesta del Ejecutivo

(resolución suprema de 3 de diciembre) fue en los términos siguientes:

"Visto el oficio en que el gerente del Banco Alemán Transatlántico da cuenta de la suscripción de las acciones de la Compañía Salinera Nacional, y solicita que el Supremo Gobierno señale la forma en que deba efectuarse la distribución de ellas, toda vez que se ha suscrito cincuenta y seis veces el capital solicitado.

Se resuelve:

Art. 1°.- Proceda el Banco Alemán Transatlántico a efectuar la distribución de acciones para la Compañía Salinera Nacional en la forma siguiente:

Los suscriptores de una a cuatro acciones recibirán el número completo de sus suscripciones.

Los de cinco a cien acciones recibirán el 3% de su pedido.

Los de ciento una a cuatro mil quinientas acciones, recibirán 1 3/4% de su suscripción.

Art. 2°.- Las fracciones de acción que resulten, serán rematadas por el Banco por cuenta del gobierno.

Art. 3°.- El personero del Fisco en la actual compañía salinera verificará la suscripción de acciones e intervendrá en el prorrateo y remate indicados.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.
(firmado) *LEGUIA*".

Con la autorización respectiva, al día siguiente apareció en *El Comercio* un aviso de la Gerencia que decía: "Se avisa a los suscriptores de acciones de la Compañía Salinera Nacional que la entrega de los certificados provicionales de acciones que les ha correspondido en el prorrateo y la devolución de las sumas depositadas en el momento de la suscripción se efectuarán en la oficina de este Banco desde la fecha de 4 a 5 y media de la tarde y en el orden siguiente:

Lunes 4	Suscriptores	de	L.P.	10,000		
Martes 5	"	de	"	4,500	a	9,999
Miércoles 6 ...	"	"	"	101	a	4,499
Jueves 7	"	"	"	1	a	100".

El éxito de la operación fue celebrado igualmente por la *Opinión Nacional* que en su editorial del 5 de diciembre manifestó: "No hay ejemplo en nuestra historia financiera ni conocemos muchos en los de las potencias más ricas de que la oferta del capital para un negocio con el Estado haya superado ¡56 veces! la demanda; este hecho es nuevo, excepcional, nunca visto en el Perú. Ni cuando teníamos la opulencia

del guano se hizo semejante honor al crédito de la República. Es que la probidad y la solvencia, inteligentemente aprovechadas, a la sombra de la paz, dirigen hoy los intereses del país, hay plena confianza en los poderes públicos y absoluta fe en el cumplimiento de sus obligaciones. Y esos son los factores que levantan y dignifican la vida de las naciones. Hoy se liquida el pasado afianzando la vida del presente y del porvenir; las modestas cifras del presupuesto sigue con precisión matemática en sus ingresos y sus gastos. Y aunque comparativamente pequeñas al lado de las que en otros tiempos fuera el volumen teórico de nuestro movimiento fiscal, ellas bastan y sobran como la semilla maravillosa, para dar frutos de progreso en todos los ámbitos del territorio traducidas en ferrocarriles, caminos, telégrafos, escuelas, defensa, etc.

Ahora bien, volviendo al empréstito del 3 de noviembre, debe decirse que si bien es cierto que mereció el aplauso de la ciudadanía y que fue calificado por muchos como un "triunfo moral" y como un "contrato equitativo", también debe decirse que tuvo detractores y censores virulentos. Uno de ellos, tal vez el más caracterizado por el ímpetu de sus protestas, fue el diario *La Prensa* fundado por Pedro de Osma en 1903. La campaña desatada por este periódico demócrata estuvo teñida, más de una vez, por la insidia y el desprecio a la labor de Pardo y sus colaboradores. No sólo buscó desde el comienzo frustrar las negociaciones, sino que después puso en tela de juicio la honradez e idoneidad de los banqueros prestamistas; llegando, inclusive, a la injuria. Protestó y cuestionó más tarde la decisión del Ejecutivo de entregar la administración de la sal a los mismos prestamistas, bajo el nombre de Banco Alemán; lo que consideraba lesivo a los intereses de la Nación. Aquí uno de sus editoriales: "Al gobierno del señor Pardo no le ha parecido nada de esto muy grave, ¿Qué se le da a él que los que vengan más tarde asistan a un proceso tan odioso como el de nuestros acreedores del guano? Lo que él necesitaba era llevar adelante el empréstito, cualquiera que fuesen las condiciones que los prestamistas dictasen y los peligros que entrañasen la calidad o nacionalidad de los mismos. Por eso vemos hoy estipularse que la venta de la sal pasará directamente del Banco Alemán recaudador al Banco Alemán prestamista; que el servicio del empréstito lo hará el mismo Banco; que el Estado no tendrá derecho de elegir la forma en que le convendrá situar en Europa los fondos para dicho servicio y –lo que es verdaderamente increíble y audaz– que los cupones vencidos del servicio de interés del empréstito se recibirán en las aduanas, en pago de derechos de importación. Esta última estipulación es verdaderamen-

te irritante. Sólo Haití y otros Estados semibárbaros del continente han tenido gobernantes capaces de suscribir una obligación de esa clase y de acarrear sobre su país intervenciones e imposiciones consiguientes a tales medidas: El Perú parecía libre de ellas, desde que los escándalos de los emisarios de bonos de tesorería en 1894 desmoralizaron el servicio fiscal y dieron lugar a especulaciones que el patriotismo aconseja callar. Pero los señores Pardo y Leguía han pensado de otra manera y el Perú vivirá en adelante confiado en la honorabilidad y buena fe de la institución prestamista –a quien se le deja ancho margen en materia de administración y de cuentas– para no llegar a la triste situación de Santo Domingo".

A lo que replicaba *La Opinión Nacional* con inocultable identificación con el partido gobernante: "La Hoja oposicionista incurre en esa temeridad, pero no porque sean malas las condiciones de nuestro crédito exterior (que no pueden serlo las de una nación que ha cancelado su deuda externa desprendiéndose de sus más valiosos bienes patrimoniales y que tiene al día sus obligaciones fiscales, con progresivo aumento de rentas) sino porque se trata de un primer ensayo, después de las orgías del derroche, las subastas del cohecho y las derrotas militares, hundieron en abismo de oprobio el crédito exterior que hoy renace en la forma más halagadora que podía esperarse y que nos proporciona recursos para afianzar los beneficios de la paz, a la que debemos esta situación de modesta, pero segura y creciente prosperidad. En cuanto al Banco Alemán, es un banco radicado en el Perú, bajo las leyes peruanas y con personería en el Perú; ha hecho el negocio como otro cualquiera. La compañía que se va a formar, es netamente peruana, pues se ofrecen al público peruano no menos y es probable que más del 50% de las acciones según los avisos invitando a la suscripción, que aparecen en las mismas columnas de *La Prensa*. La recaudación de la sal se recomienda, pues, a una empresa peruana, con participación del capital peruano. La renta de la sal, repetimos, no pasa al Banco Alemán sino a la compañía "peruana" que se va a organizar, la misma que hará los servicios evitando al gobierno que pase por las horcas caudinas de la compra de letras, perturbando el mercado con la demanda de ellas en épocas determinadas, en tanto que la poderosa institución, representada en Lima por el citado Banco, se encargará de todas estas operaciones, sin más que un aviso de su sucursal en esta ciudad; donde *La Prensa* ve un inconveniente, hay una facilidad alcanzada y una medida de confianza...".

En Lima, inicialmente, la oficina del Banco estuvo ubicada en la calle Judíos; poco después construyó su propio local en la antigua y tran-

sitada calle Coca. "La sobriedad y elegancia de la fachada, la habilidad de la distribución y el confort de todas las reparticiones –dice un testigo de la época– hacen de este establecimiento uno de los mejores montados, de su género, en la capital del Perú". La sucursal fue establecida en 1905 por Paul Richarz; y al año siguiente se aperturaron dos más; en Arequipa y en el Callao, respectivamente.

En cuanto al Banco Alemán Transatlántico, fundado para fortalecer los vínculos de Alemania con las naciones latinoamericanas, formaba parte del sistema bancario germánico cuyo eje lo constituía el Deutsche Bank de Berlín, que hacia 1921 contaba con un capital de 630'000,000 de marcos incluyendo las reservas. La influencia de aquél en América del Sur fue notable, funcionando sucursales en Argentina, Chile, Bolivia, Brasil y Uruguay con un capital (en el año indicado) de algo más de 40'000,000 de marcos incluyendo las reservas[198].

LAS ADQUISICIONES NAVALES Y LAS "COMISIONES DE ESTUDIOS NAVALES"

Resulta interesante abordar este punto, aunque en estas páginas de manera muy breve, por cuanto permite conocer la relación que se daba entre la política seguida por los diferentes gobiernos (previa a la adquisición de las unidades navales) y la opinión de los más calificados jefes y oficiales de nuestra Marina en todo acto o transacción de esta naturaleza; opinión que regularmente se canalizó a través de las denominadas "Comisiones de Estudios Navales".

En este sentido, las comisiones se constituían expresamente para dictaminar sobre el estado de la nave a adquirir e informar, asimismo, sobre la conveniencia o inconveniencia de su compra. La integraban, además de los jefes y oficiales más idóneos, los ingenieros mecánicos al servicio de la armada o especialmente contratados para el caso. Su tarea era cumplida, casi siempre, en plazos fijados por la Superioridad y en el lugar en que se hallaba la nave. Desde luego, el veredicto de las comisiones, traducido regularmente en un informe técnico, avalaba la decisión política final. Así ocurrió con casi todas las adquisiciones que se hicieron en el período que nos corresponde tocar[199].

Tratándose de una construcción, la tarea de las comisiones consistía en supervisar las distintas etapas en que aquélla se dividía, debiendo viajar para tal efecto al sitio donde se armaba el buque. Como es lógico, esta tarea requería de mucho tiempo por lo que el jefe de la comisión debía permanecer en el país de construcción vigilando el trabajo. Así ocurrió con el capitán de navío Ruperto Alzamora, respec-

Escuadra chilena - 1886

Buques blindados

TIPO	NOMBRE	FECHA DE CONSTRUCCION	MATERIAL DEL CASCO	DONDE FUE CONSTRUIDO	DESPLAZAMIENTO (Tons.)	ESLORA (metros)	MANGA (metros)	CALADO (metros)	PODER DE LAS MAQUINAS (cab. ind.)	VELOCIDAD (millas)	CARBON QUE PUEDE LLEVAR (Tons.)	RADIO DE ACCION A 10 MILLAS (millas)	ESPESOR DE LA CORAZA (m. m.)	TRIPULACION	TUBOS LANZATORPEDOS	ARTILLERIA
Acorazado	*Capitán Prat*	1891	acero	Francia	6,900	99.58	18.53	6.85	12,000	12.5	700	4,200	300	420	4	4C 24 cm., 8C 12Cm., tr; 6 de 57 mm, t. 4 de 47 mm, m tr; y 10 de 37 mm, tr.
"	*Alm. Cochrane*	1874	fierro	Inglat.	3,500	64	14.02	6.08	2,900	13.5	500	1,900 a 7.5	228	270	3	6A de 20 cm; 4 de 57 mm, tr; 4 de 47 mm, tr; y 7 am.
"	*Huáscar*	1865	fierro	Inglat.	1,800	60.96	10.67	4.57	950	10	250	1,060	113	113	–	6A de 20 cm; 2A de 12 cm, tr; 3 am.
Buques sin blindaje																
Crucero	*Blanco Encalada*	1894	acero	Inglat.	4,200	115.73	14.17	5.63	14,500	22	900	5,100		380	5	2A de 20 cm, tr; 10 a 15 cm, tr; 12H; 57 m. tr; 12 de pequeño calibre.
"	*Presidente Errázuriz*	1890	acero	Francia	2,080	81.68	10.90	5.94	5,400	19	380	4,000		240	3	4C 15 cm, tr; 2C 12 cm, tr; 4H 57 mm, tr; 6 am.
"	*Pinto*	1890	acero	Francia	2,080	81.68	10.90	5.94	5,400	19	380	2,200		240	3	4C 15 cm, tr; 2C 12 am, tr; 4H 57 mm, tr; 6 am.
Caza torpedero	*Alm. Lynch*	1890	acero	Inglat.	750	73.15	8.38	2.89	4,500	20	100	–		110	5	3 de 75 cm, tr; 4 de 47 mm, tr; 2 am;
"	*Alm. Condell*	1890	acero	Inglat.	750	73.15	8.38	2.89	4,500	20	100	–		110	5	3 de 75 cm, tr; 4 de 47 mm, tr; 2 am.
Corbeta	*O'Higgins*	1866	compost.	?	1,100	66.44	10.06	5.28	850	10	200	–		140	–	3A de 15 cm; 2A de 8 cm; 4 am.
"	*Chacabuco*	1866	"	?	1,100	"	"	"	"	"	"	–		"	–	2A de 15 cm; 2A de 8 cm; 4 am.
"	*Magallanes*	1874	"	?	800	57.91	8.53	4.50	900	9.5	260	–		100	–	1A de 21 cm; 2A de 15 cm; 6 am.
Cañonera	*Pilcomayo*	1874	madera	?	790	52.12	8.33	3.65	650	8	200	–		95	–	2 de 15 cm; 2A de 12 cm; 3 am.

NOTAS: a) Varios buques utilizados como transportes: *Abtao, Lautaro, Torne, Valparaíso, Aguila, Cóndor, Rinquit, Gaviota, Tolten, Chile.*
b) Para los buques sin blindaje en el cuadro no aparece el rubro: espesor de la coraza.
c) C = CANET; A = ARMSTRONG; H = HOTCHKISS; TR = TIRO RAPIDO; AM = AMETRALLADORAS.

(*EL COMERCIO*. Lima, 21 de abril de 1896, edición de la tarde, p. 3).

to del crucero *Lima* y con el contralmirante Melitón Carvajal, respecto de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*[200].

LAS ADQUISICIONES NAVALES DE LOS PAISES VECINOS: EL CASO DE CHILE Y ECUADOR

EL ESTADO DE LA MARINA CHILENA

Mientras la escuadra peruana de la postguerra se debatió en una crítica y dormitada situación, la chilena gozó todo el tiempo del amparo y la protección de sus mandatarios. En consecuencia, desde el punto de vista técnico-naval, se puede afirmar sin reparos que la escuadra sureña fue siempre y durante todos estos años y los inmediatos del siguiente siglo, inmensamente superior a la nuestra. Sin duda, en ello influyó el hecho de que tanto gobernantes como gobernados tuviesen una idea clara de la importancia del poder naval en la prosperidad de su nación y del rol preponderante que la Marina juega. "Chile –escribió a inicios de este siglo un oficial de ese país– ha debido su existencia, su progreso y sus riquezas al dominio de sus naves y al poder de su escuadra"[201].

Los mandatarios chilenos constantemente demostraron preocupación y empeño por conservar una eficiente y poderosa armada, por encima de cualquier sacrificio y limitación posibles. Así, por ejemplo, en su *Memoria* al Congreso Nacional de 1887 el Presidente José Manuel Balmaceda decía: "El servicio general de Guerra y Marina merece especial consagración, pues le debemos esfuerzos comunes dirigidos a robustecer, con orden y persistencia, la defensa en el mar y en el territorio de la República. La escuadra, ya de servicio o de combate, debe tener en toda la costa de Chile puertos seguros y de arribada, que ofrezcan seria resistencia a toda tentativa exterior y asilo siempre próximo y formidable a nuestras naves"[202].

Dos años después, en su *Mensaje* anual, expresaba con idéntico sentir: "La mayor organización del ejército y de la marina y la provisión de los materiales de guerra más perfectos y acabados, serán siempre uno de los primeros deberes de los mandatarios de Chile"[203].

Bajo este espíritu de protección y amparo, veamos, pues, algunos datos que describen el estado de la marina chilena durante el período que nos toca tratar.

El 24 de noviembre de 1884 –de acuerdo a la afirmación de Rodrigo Fuenzalida– el blindado B*lanco Encalada* zarpó de Valparaíso hacia Inglaterra con el fin de hacerle "reparaciones de entidad", como cam-

bio de calderas, cubierta y artillería, instalándosele cofas blindadas en los palos para montarle ametralladoras. El armamento fue reemplazado por otro de 8", el más moderno en su tipo en la época; asimismo, se le dotó del último adelanto técnico: el tubo lanzatorpedo Whitehead. Regresó a Chile en octubre de 1886 durante la administración del mencionado Balmaceda.

Por ley de 9 de enero del año siguiente se fijó que el contingente naval estaría conformado por: 2 fragatas blindadas, 1 monitor, 3 corbetas, 3 cañoneras, 3 vapores, 5 pontones y 2 vapores menores. A fines del mismo (sesión del 19 de noviembre) el Consejo de Estado aprobó el proyecto por el cual las fuerzas de mar para el año 1886 estarían constituidas por: 2 fragatas, 1 monitor, 3 corbetas, 3 cruceros, 1 vapor, 4 escampavías, 6 pontones y 9 torpederas.

Por ley del 22 de agosto de 1887 se destinaron 400,000 libras esterlinas, distribuidas en un período de tres años, para el aumento de la escuadra. Balmaceda ordenó la construcción en Francia del acorazado *Capitán Prat*, los cruceros *Errázuriz* y *Pinto* y en Inglaterra los cazatorpederos *Lynch* y *Condell*.

En el *Mensaje* aludido en 1887, Balmaceda no sólo planteó la necesidad de fortificar y artillar los principales puertos y de iniciar la construcción del dique de Talcahuano, sino también de proceder de inmediato a la construcción de un blindado de "primer orden en las aguas del Pacífico". En enero de dicho año, el *Cochrane* fue enviado a Inglaterra para su reparación total. Los trabajos se hicieron bajo la inspección del capitán de navío Luis A. Castillo y de los ingenieros Juan de la Cruz Vial y Nemeroso Jaramillo. Esta comisión dependía del contralmirante Juan José de la Torre, como jefe de la Misión Naval en Europa y de la cual formaban parte también el capitán de navío Jorge Montt y el capitán de fragata Manuel Señoret. La nave regresó totalmente remozada al término de 1889.

El mismo mandatario en un decreto de fecha 30 de abril de 1889, establecía que las naves mandadas a construir (1 blindado, 2 cruceros, 2 contratorpedos y 2 escampavías) estuviesen bajo la inmediata responsabilidad y vigilancia de los jefes e ingenieros más idóneos de la armada, "debiendo dar cuenta quincenalmente del estado de los trabajos al contralmirante don Juan José de la Torre, que será el jefe inmediato, con el carácter de director general de las construcciones navales de la República". La vigilancia aludida recaía en el siguiente personal:

El blindado vigilado por el capitán de navío Juan E. López a quien servirá de segundo el capitán de corbeta graduado Miguel S. Sanz.

Uno de los cruceros, por el capitán de fragata Manuel Señoret
El segundo de ellos por el capitán de fragata graduado Arturo Wilson
El primero de los contratorpederos, por el jefe de igual clase Arturo Fernández Vial.
El segundo de ellos por el capitán de corbeta graduado Eduardo Riquelme.
Las dos escampavías, por el jefe de igual clase Alejandro Alcérreca
La artillería de las citadas naves, por el jefe de la misma clase Luis Artigas C.; y las máquinas y calderas, por los ingenieros primeros Juan de la Cruz Vial y Alejandro Rutherford[204].

A fines de ese año, dicho gobierno celebró un contrato con Gustavo A. Betzhold, teniente coronel retirado del cuerpo de ingenieros del Ejército Real Prusiano, para establecer en diferentes puertos de la costa, fortificaciones que garantizasen una defensa eficaz contra los ataques terrestres y marítimos. "Con el objeto de iniciar a la brevedad posible la fortificación de nuestro puerto de Valparaíso –anunciaba *El Mercurio* en su edición del 2 de diciembre de 1890– se ordenó apresurar los estudios y trabajos preparatorios, organizándose al efecto una oficina con numeroso y competente personal bajo la dirección del comandante Betzhold, contratado especialmente en Alemania, donde se ocupaba de idénticas labores... En los diez meses de incesante trabajo la Dirección de Fortificaciones ha concluido los planos correspondientes a los fuertes de Yerbas Buenas, Valdivia y Punta Arenas. En la actualidad, el señor Betzhold y sus ayudantes, alumnos casi todos de la Academia de Guerra, trabajan activamente para adelantar los estudios. También se procura la fortificación de Talcahuano, puerto que por ahora merece la atención del Presidente de la República..."[205].

En su *Mensaje* de 1889, el propio Balmaceda informaba que el blindado *Cochrane* se hallaba totalmente reparado y que se construían: el blindado *Prat* de 6,670 toneladas, los cruceros *Errázuriz* y *Pinto* de 2,080 toneladas cada uno, los cazatorpederos *Lynch* y *Condell* de 790 toneladas cada uno y las escampavías *Cóndor* y *Huemul* de 145 toneladas[206]. Los mencionados nombres fueron señalados por un decreto supremo especial, prescribiéndose "que en el futuro los buques de la Armada llevasen un lema uniforme y no uno distinto cada nave". Ese lema, tomado del Himno Nacional, sería "*Vencer o Morir*".

El 15 de diciembre de 1890 (después de 15 años de frustrados intentos) Balmaceda puso la primera piedra de la obra de construcción del dique de Talcahuano en una ceremonia –dice Fuenzalida– que, aunque debió regocijar a todos los chilenos, no tuvo la verdadera significación, por causa de la profunda agitación política que envolvía al

país por entonces y se convirtió sólo en un nuevo acto de ostentación oficial. El dique, que debía estar terminado en cuatro años , sólo lo estuvo en febrero de 1895, especialmente por razones derivadas de la revolución de 1891. Inicialmente la construcción estuvo a cargo del ingeniero hidráulico francés Alfredo Lévéque, siendo reemplazado (1892) por Jacobo Krus. El valor que costó al erario nacional el dique y sus instalaciones, desde la fecha de su iniciación, fue de aproximadamente 15'000,000 de pesos de 18 peniques.

El 16 de diciembre de dicho año 1890, *El Ferrocarril* publicó la siguiente noticia: "Han llegado varios informes y datos sobre el torpedo Sims-Edison que está llamando la atención en Estados Unidos y siendo objeto de experimentos y estudios. Dichos informes han sido remitidos por el capitán de navío don Francisco Sánchez, agregado a nuestra legación en Washington. La comandancia general de marina ha nombrado una comisión compuesta por el jefe de la sección de torpedo, capitán de fragata don José María Santa Cruz; del ayudante de la misma, capitán de corbeta don Alejandro Alcérreca y del teniente 1° don Emilio Garrin para que procedan a estudiar las ventajas que ese torpedo ofrezca, sobre todo para la defensa de la costa que es su principal objeto".

A comienzos de 1891 –según la información publicada en *El Comercio* el 24 de enero y ampliada modernamente por Fuenzalida– la armada chilena se componía de las siguientes unidades:

Blindado	: *Blanco Encalada*, capitán de fragata Luis A. Goñi
Blindado	: *Cochrane*, capitán de fragata Florencio Valenzuela
Monitor	: *Huáscar*, capitán de fragata Dionisio Olavarría
Crucero	: *Esmeralda*, capitán de fragata Policarpio Toro
Corbeta	: *Chacabuco*, capitán de fragata Domingo Salamanca
Corbeta	: *O'Higgins*, capitán de corbeta graduado Fernando Gómez.
Corbeta	: *Abtao*, capitán de fragata Alberto Silva Palma
Cañonera	: *Magallanes*, capitán de corbeta Joaquín Muñoz Hurtado.
Cañonera	: *Pilcomayo*, capitán de corbeta Eduardo Valenzuela
Cazatorpedero	: *Lynch*, capitán de fragata Arturo Fernández Vial
Cazatorpedero	: *Condell*, capitán de fragata Arturo Wilson
Vapor	: *Toltén*, piloto primero I. Kelly
Vapor	: *Toro*, piloto primero Jorge Overend
Vapor	: *Gaviota*, piloto segundo Enrique Stockflett
Vapor	: *Lautaro*, piloto segundo Simón Ramm
Escampavía	: *Cóndor*, piloto primero Guillermo Cook



Visita oficial del Ministro
de Guerra y Marina, general Pedro E. Muñiz, al
crucero *Almirante Grau*.

Escampavía : *Huemul*, piloto primero Maximiliano Mahner
Buque escuela : *N° 1 (Santa María)* capitán de fragata Enrique Gutiérrez.
Buque escuela : *N° 2 (General Baquedano)* capitán de corbeta Estanislao Lynch.
Pontón : *Thalaba*, piloto primero Alejandro Campbell
Pontón : *Miraflores*, piloto primero Carlos Haase

Fuera de los buques citados, se mantenían sin dotación las lanchas torpederas *Tucapel, Tegualda, Rucumilla, Glaura, Guale, Janequeo, Quidora, Fresia, Lauca* y *Sargento Aldea*. Además, el escampavía *Valparaíso* (agregado al arsenal), la draga *Constitución* y los cargaderos *Chipana* y *Calama* para trabajos con esta draga.

A estas naves debían agregarse las dos cañoneras-lanzatorpedos, *Lynch* y *Condell*, que se incorporaron en mayo de ese mismo año[207].

El personal estaba distribuido así: 123 oficiales de guerra, incluyendo 5 contralmirantes; 180 oficiales mayores y 1,285 individuos de tripulación[208].

En los primeros meses de 1892, se introdujeron importantes reformas y modificaciones en el armamento del *Huáscar*, del *Cochrane*, de la *Esmeralda* y del *Lynch*, a fin de darles más poderío[209]. Simultáneamente, el Ministro de Marina comisionó al capitán de fragata Joaquín Muñoz para viajar a Europa, con el objeto de vigilar en Fiume la construcción de los torpedos Whitehead. En este año también, se ordenó la construcción del crucero *Blanco Encalada*, que debía reemplazar al echado a pique en Caldera. En su edición de agosto de 1894, la *Revue Maritime et Colonide* describió y ponderó las formidables características técnicas de esta flamante nave. Dada su extrema importancia la reproducimos tal como la publicó *El Comercio* semanas después:

"Los ensayos de la artillería del *Blanco Encalada* construido por W.G. Armstrong, Mitchel y Co. se realizaron el 29 de mayo último. Esta nave tiene un armamento más poderoso que los otros cruceros rápidos construidos en el mismo astillero. Sobrepuja en poder aún a los mismos buques de la marina británica más grandes que él, pues su armamento consiste en dos cañones de 8" (20 c.03) colocado uno hacia adelante y otro hacia atrás y diez cañones de tiro rápido de 6" (15 c.2) montados sobre castillos en forma de medias torrecillas de las que dos que están adelante y dos que están atrás pueden tirar en la dirección de la quilla. El tiro de caza o el tiro de retirada comprende dos cañones de a 8" y dos de a 6", de tal manera que todo punto situado a menos de 50" en la línea de la quilla hacia adelante, o de la popa hacia atrás, puede ser atacado por 2 cañones de a 8" y 5 de a 6". La nave lleva 22

Hotchkies (cañones de tiro rápido) y 5 tubos lanza torpedos.

Las cañoneras de 8" son calibre 40 de largo con una velocidad inicial de 686, pesando el proyectil 210 libras.

El mecanismo para la carga es tan perfecto que esos cañones pueden considerarse como de tiro rápido, tanto que dos hombres no ejercitados han podido disparar cuatro tiros en 62 segundos. Los cartuchos son conducidos automáticamente del depósito. Los cañones de 6" de tiro rápido están montados sobre cureñas en pedestal; tienen también un calibre de 40 de longitud, siendo la velocidad inicial de sus proyectiles de 100 libras, 762 metros. La pólvora empleada durante esos ensayos tanto en los cañones de tiro rápido y para los torpedos han sido de cordita.

Los tubos lanza torpedos son del nuevo modelo Elswick; habiéndose probado que en los tubos la cordita da una velocidad inicial muy regular de 53' por segundo (16 metros un centímetro) con una presión próxima de cerca de 30 libras (2k. 4). Estos ensayos que han dado resultados tan excelentes han sido hechos ante los delegados del almirantazgo de la sección de artillería y construcciones navales.

El *Blanco Encalada* es de acero, está forrado con madera y cobre; un puente protector de acero se extiende sobre toda la longitud de la nave. Este puente tiene un espesor de 10 centímetros en las partes inclinadas y de 4 centímetros en la parte horizontal.

Las máquinas construidas por Humprys Reckrraut y Co. de Deptford son dos y de triple expansión; mueve dos hélices.

El ensayo al andar natural ha durado 12 horas consecutivas, la velocidad media en seis experiencias consecutivas, hechas en la desembocadura del Jyne ha sido de 21.75 nudos, con un poder de 11,000 caballos. Los ensayos a máquina forzada han dado 22.78 nudos o sea un cuarto de nudo más que la velocidad garantizada, habiendo sido de 14,500 caballos la potencia empleada. También se ha hecho la experiencia de su movimiento giratorio, en la cual la nave ha dado una vuelta completa en 3" 47" habiendo sido el diámetro del círculo de 405 yardas o sean 370 metros, es decir, algo más que 3 veces su longitud"[210].

A mediados de 1896, se designó a la oficialidad (al mando del contralmirante Luis A. Goñi) para traer de Europa los siete nuevos buques adquiridos por la administración chilena[211]. En agosto de 1898, Jorge Montt asumió la Dirección General de la Marina, iniciándose una reorganización de estos servicios. Hasta entonces, la armada dependía del Comandante General de Marina, que tenía a sus órdenes la Mayoría y el Arsenal. A comienzos de ese año, se dio un poderoso impulso a los preparativos de guerra, debido a la inminencia de un

conflicto con la Argentina; la armada, al mando del comodoro Simpson, realizó durante ese año –según refiere Langlois– un crucero de preparación para el combate que la dejó lista para entrar en campaña en las mejores condiciones de eficiencia[212].

Por último, en 1901, en medio de la persistente tirantez de relaciones con su vecino del este y bajo el mandato presidencial de Germán Riesco, se adquirió el crucero *Chacabuco* (sumamente veloz), tres destructores, dos transportes y varios elementos de guerra[213].

Como podemos darnos cuenta, las adquisiciones navales y el desarrollo general de la Marina de Guerra, constituyeron en Chile un asunto de permanente interés en los planes de gobierno y en la conciencia de sus pobladores, al punto de convertir a su armada, en determinados momentos, en la más poderosa de esta parte del continente. En 1902 –cita que recoge Hermann Buse en un extraordinario ensayo de innegable tinte geopolítico– el general Jorge Boonen Rivera en su *Ensayo sobre la Geografía Militar de Chile*, escribió lo siguiente: "Nuestra frontera occidental (el mar) sólo podrá ser atacada por una de las grandes potencias europeas: Inglaterra, Francia, Alemania y Rusia o por los Estados Unidos de Norteamérica... Siendo nuestras fuerzas navales superiores a las de cualquiera de nuestros vecinos, y aun a la de todos ellos aliados, por este solo hecho se comprende que las operaciones que éstos pudieran realizar a lo largo de nuestras costas, son poco probables y de muy escasa importancia"[214].

Convicción que venía, evidentemente, a reafirmar la vieja posición chilena de ejercer el predominio en el Pacífico, cuya fuente de origen más remota estaba –como queda dicho– en el pensamiento de Diego Portales.

Para concluir, debemos mencionar que hacia fines de 1907, el Cuerpo General de la Marina de Guerra chilena era el siguiente:

- 2 vicealmirantes
- 7 contralmirantes
- 21 capitanes de navío
- 22 capitanes de fragata
- 27 capitanes de corbeta
- 41 tenientes primeros
- 61 tenientes segundos
- 29 guardiamarinas de primera clase
- 34 guardiamarinas de segunda clase
- 5 ingenieros mayores de primera clase
- 9 ingenieros mayores de segunda clase
- 21 ingenieros primeros

Escuadra de Chile

Flotilla de Torpederas

TIPO	CANTIDAD	NOMBRE O NÚMERO	FECHA DE CONSTRUCCION	DONDE FUE CONSTRUIDO	DESPLAZAMIENTO (TONELADAS)	ESLORA (METROS)	MANGA (METROS)	CALADO (METROS)	MAQUINA		VELOCIDAD (MILLAS)	CARBON QUE PUEDE LLEVAR (TONELADAS)	TRIPULACION	ARMAMENTO
									Nº	PODER CAB. IND.				
De 1ª clase	9	*Sgto. Aldea*	1886	Poplar	70	38.10	4.11	1.67	1	800	20	15	18	4 Tubos lanza torpedos y 2 cañones de tiro rápido
"		*Glaura*	1881	"	35	30.48	3.81	1.52	1	400	19	9	15	4 Tubos lanza torpedos y 4 ametralladoras
"		*Guale*	1881	"	35	30.48	3.81	1.52	1	400	19	9	15	" " "
"		*Jarrequeo*	1881	"	35	30.48	3.81	1.52	1	400	19	9	15	" " "
"		*Rucamilla*	1881	"	35	30.48	3.81	1.52	1	400	19	9	15	" " "
"		*Tegualda*	1881	"	35	30.48	3.81	1.52	1	400	19	9	15	" " "
"		*Fresia*	1881	"	25	26.21	3.81	1.43	1	400	20	7	15	4 Tubos lanza torpedos
"		*Lauca*	1881	"	25	26.21	3.81	1.43	1	400	20	7	15	" "
"		*Quidora*	1881	"	25	26.21	3.81	1.43	1	400	20	7	15	" "
De 2ª clase	4	*Colocolo*	1880	¿?	5	15.24	2.75	–	1	40	16	–	–	2 Tubos lanza torpedos
"		*Tucapel*	1880	¿?	5	15.24	2.75	–	1	40	16	–	–	" "
"		*Nº 1*	1887	East Cowes	15	18.29	3.15	1.52	1	270	19	–	–	1 Tubo lanza torpedos
"		*Nº 2*	1892	"	15	18.29	3.15	1.52	1	270	19	–	–	" "

(*EL COMERCIO*. Lima, 21 de abril de 1896, edición de la tarde, p. 3).

- 23 ingenieros segundos
- 30 ingenieros terceros
- 35 aspirantes a ingenieros
- 2 cirujanos mayores de escuadra
- 5 cirujanos mayores de primera clase
- 4 cirujanos mayores de segunda clase
- 7 cirujanos primeros
- 2 cirujanos segundos
- 1 cirujano tercero
- 2 contadores mayores de escuadra
- 2 contadores mayores de primera clase
- 10 contadores mayores de segunda clase
- 10 contadores primeros
- 12 contadores segundos
- 21 contadores terceros
- 3 pilotos mayores de segunda clase
- 6 pilotos primeros
- 7 pilotos segundos
- 10 pilotos terceros

Mientras que su escuadra estaba integrada por las siguientes unidades:

- Blindado *O'Higgins*, 42 cañones; 8500 tn. Tripulación: Oficiales 30; equipaje 428.
- Blindado *Capitán Prat*, 37 cañones; 6900 tn. Tripulación: Oficiales 12; equipaje 106.
- Crucero *Esmeralda*, 41 cañones; 7030 tn. Tripulación: Oficiales 26; equipaje 408.
- Crucero *Blanco Encalada*, 36 cañones; 4420 tn. Tripulación: Oficiales 28; equipaje 329.
- Crucero *Ministro Zenteno*, 28 cañones; 3437 tn. Tripulación: Oficiales 49, equipaje 251.
- Crucero *Chacabuco*, 28 cañones; 3437 tn. Tripulación: Oficiales 27; equipaje 289.
- Blindado *Almirante Cochrane*, 17 cañones; 3500 tn. Tripulación: Oficiales 31; equipaje 366.
- Crucero *Presidente Errázuriz*, 8 cañones; 2080 tn. Tripulación: Oficiales 8; equipaje 69.
- Corbeta *General Baquedano*, 10 cañones; 2500 tn. Tripulación: Oficiales 10; equipaje 148.
- Destroyer *Capitán Orella*, 6 cañones; 311 tn. Tripulación: Oficiales 10; equipaje 46.

- Destroyer *Capitán O'Brien*, 6 cañones; 311 tn. Tripulación: Oficiales 9; equipaje 51.
- Destroyer *Capitán Thompson*, 6 cañones; 311 tn. Tripulación: Oficiales 10; equipaje 46.
- Destroyer *Muñoz Gamero*, 6 cañones; 311 tn. Tripulación: Oficiales 8; equipaje 50.
- Transporte *Angamos*, Tripulación: Oficiales 6; equipaje 32.
- Transporte *Casma*, Tripulación: Oficiales 11; equipaje 96.
- Transporte *Maipo*, 10,378 tn. Tripulación: Oficiales 13; equipaje 58.
- Corbeta *Abtao*, (Escuela de Pilotines) de 1,101 tn. Tripulación: Oficiales 4; equipaje 53.
- Fragata *Lautaro* (Escuela de Grumetes). Tripulación: Oficiales 9; equipaje 157.
- Escampavía *Valdivia*. Tripulación: Oficiales 6; equipaje 24.
- Escampavía *Pisagua*, 250 tn. Tripulación: Oficiales 5; equipaje 33.
- Escampavía *Toro*, 110 tn. Tripulación: Oficiales 4; equipaje 20.

Existían además las torpederas *Guacolda, Janequeo, Guale, Tegualda* y varias otras embarcaciones menores de diverso tipo. En la costa habían 49 faros y 4 para señales de neblina; 59 pirámides o balizas; 95 boyas.

En el Depósito General de Marineros el personal se componía de 25 Oficiales y 364 de equipaje.

Finalmente en el Regimiento de Artillería de Costa había: Oficiales 45; equipaje 847[215].

EL ESTADO DE LA MARINA ECUATORIANA

Fueron muy pocos los logros y adelantos que este país alcanzó y pudo conseguir para su armada. Desde el punto de vista técnico-naval, la escuadra no significó, en ningún momento en el período que tratamos, un peligro latente para nuestro país. Sus adquisiciones fueron escasas y por tiempos muy espaciados, aunque constantemente recibió el apoyo material de Chile mediante una doble modalidad: 1° entrega de armamento varios y 2° preparación (incluyendo el uso de becas) para su gente en la Escuela Naval Chilena[216].

Precisamente, con fecha 20 de abril de 1894, el Cónsul General del Perú en Guayaquil, se dirigió al Ministro de Relaciones Exteriores García Urrutia comunicándole el arribo del vapor chileno *Cautín* conduciendo armas y pertrechos de guerra para el gobierno de Ecuador. He aquí la relación:

24	cañones de montaña
20,000	rifles Mannlicher

1,000	cajones de granadas
1,000	cajones de cartuchos

Poco después, en nota reservada de nuestro Ministro Plenipotenciario en el Ecuador al mismo Canciller (25 de junio de 1894) le manifestaba el arribo a Guayaquil, en el mencionado vapor también, de un cargamento de armas provenientes de Chile, adjuntándole la siguiente relación:

24	cajas de artillería de campaña (Krupp)
24	cajas de cureñas para id.
6	cajas de ruedas para id.
2	cajas de atracadores y escobillones
19	cajas de asientos para cureñas
59	cajas de guarniciones para id.
1	caja de correajes para id.
438	cajas de bombas
230	cajas de rifles
1,500	cajas de cápsulas para id.
50	cajas de ametralladoras
90	cajas de cargas para id.
3	cajas de mechas para estopilla
11	cajas de espoletas de bombas
1	caja de fulminantes de cañón
43	cajas de pólvora

En el marco de las relaciones peruano-ecuatorianas, a no dudarlo 1894 fue un año sumamente crítico e intenso para ambas Cancillerías; la inminencia de un conflicto armado puso en serio peligro la armonía hasta ese momento endeblemente sostenida[217]. Justamente en este año, nuestro vecino del norte emprendió una activa campaña a nivel nacional (mediante donativos populares) con el propósito de reunir fondos para la adquisición de unidades navales que prestasen servicio en el mar y en los ríos de la selva; con este objeto, entró en contacto con varias casas armadoras de Europa a través de sus representantes diplomáticos o de agentes especialmente contratados para ello[218]. Por su lado, nuestras legaciones recibieron la orden expresa de vigilar e informar al detalle sobre las gestiones que en este sentido cumplían los mencionados personajes[219]. Así, el 19 de marzo de aquel año, el Ministro Plenipotenciario del Perú en Norteamérica informaba a nuestro Canciller García Urrutia sobre lo averiguado al respecto. Decía: "Cumplo en poner en conocimiento de Ud. que en el viaje que acabo de hacer a Nueva York y a Filadelfia, con el objeto de cumplir el encargo que ha tenido a bien hacerme el señor Ministro de Guerra y Marina, se me

ha asegurado que los fondos que por medio de suscripción popular se están reuniendo en el Ecuador, son depositados en Europa con el objeto de adquirir con ellos elementos bélicos".

Tres meses más tarde (20 de junio) el Cónsul General del Perú en Southampton escribía al mismo Ministro, pormenorizándole sobre las compras navales ordenadas por el Ecuador. Le manifestaba: "No dudo que Ud. conocerá la correspondencia cambiada entre este Consulado General y la Legación del Perú en Londres, sobre la exportación de armamento para el Ecuador; y que con fecha 29 de febrero último y durante los primeros días de marzo comuniqué noticias sobre la torpedera *Destroyer*, buque de 120 pies, comprado, según aviso recibido, por cuenta del Gobierno del Ecuador. Dicho buque fue construido en Cowes, cerca de este puerto, y enviado a Newcastle para recibir su armamento. No obstante que el Ecuador no ha asumido actitud hostil contra el Perú, he creído de mi deber continuar vigilando todo lo que se refiere al embarque de armas para esa República. Visité el establecimiento de Whitehead y allí me han mostrado fotografías de torpederas de 120 pies de longitud construidas por la casa Yarrow de Londres, por cuenta de la dicha República, con armamento Nordenfeldt y Krupp. No dudo que dicho buque haya llegado ya a la costa del Pacífico, pues hoy se han embarcado a bordo del vapor de la Compañía de la Mala Real *Meduray* con destino a Guayaquil, las siguientes cajas de cartuchos para los cañones Nordenfeldt, con estas marcas: W.G.N. 1/20-20 cajas conteniendo cada una 5 cartuchos cargados con 6 libras de pólvora y con fusses. Dichas cajas han sido embarcadas por la "Maxim Nordenfeldt Guns & Amunition Company" de Londres con destino a dicho puerto de Guayaquil. He avisado al señor Meléndez, por telegrama, el embarque. El nombre de los embarcadores es W. Glaisher Nicholson & Co. y el del consignatario Nicolás E. Orfila, Guayaquil"[220].

En este mes, igualmente el Ministro de Guerra y Marina ecuatoriano en su *Memoria* al Congreso expresaba: "El Gobierno en su empeño por mejorar nuestra Marina ha hecho grandes esfuerzos; y no dudo que más tarde tendrá la Nación un buen crucero para su Escuadra. Con este objeto se han conseguido los fondos necesarios mediante hipotecas de la venta de sal, todo de acuerdo con el parecer favorable del Honorable Consejo de Estado"[221].

A los pocos días (31 de julio) nuestro Ministro Plenipotenciario en Francia, en oficio al Canciller Manuel Yrigoyen, clarificaba el panorama de estas adquisiciones. Con lujo de detalles le expresaba: "Veo por los diarios de Lima que la opinión pública no dejaba de continuar in-

quieta con motivo de las aprestos bélicos que estaba haciendo, según se decía, el gobierno del Ecuador. Por mi parte debo comunicar a Ud. que de los informes que aquí me han suministrado, de acuerdo con lo que consigna el Presidente Sr. Cordero en su último mensaje a las Cámaras, parece resultar: 1° que, en efecto, los agentes del Ecuador en Europa se ocupan de conseguir algunos artículos de guerra; 2° que hay el propósito de dedicar a la compra de un buque los fondos reunidos por el Comité que se formó en Guayaquil, para la defensa nacional cuando se creyó inevitable un rompimiento con el Perú; 3° que los mencionados agentes han estado realmente en tratos para la adquisición de una nave; y 4° que, a consecuencia de la escasez de fondos disponibles, esta nave no habría podido ser sino una mercante, susceptible de armarse en guerra. Sin embargo, los últimos datos que he recogido me autorizan a suponer que la compra del buque hasta ahora no ha llegado a verificarse. Agregaré a Ud. que ninguno de nuestros cónsules, a quienes tengo dada la orden de que me comuniquen en el acto toda noticia que reciban sobre el particular, me ha participado nada que permita creer que en algún puerto de Europa exista o se esté armando un buque de guerra para el Ecuador. Es muy posible, por otra parte, que se hayan hecho algunas expediciones de armamento para el gobierno de esa República, sin que nuestros cónsules pudieran saberlo, pues nada hay más fácil que verificar ocultamente embarques de esa naturaleza. A este respecto la vigilancia de nuestro cónsul en Guayaquil tiene que ser necesariamente más eficaz que la de nuestros cónsules en Europa. En suma, estando a las noticias que tengo y a lo que se expresa en el mensaje arriba citado, creo que, realmente, el gobierno ecuatoriano se ocupa en aumentar sus recursos bélicos, y que aunque para esto invoque el viejo adagio de si *vis pacem para bellum*, conviene prestar la debida atención a esa actividad militar, como lo haré yo aquí en la espera de mi acción oficial y privada...".

Seis meses después (30 de enero de 1895) nuestro cónsul en Southampton daba cuenta que el gobierno del Ecuador "estaba haciendo compras de buques de guerra" en Inglaterra. Asimismo, anunciaba, en base a "informes fidedignos" que dicho país había comprado el buque *Diógenes* a la Thames Yron Works and Ships Buildings Company Limited. Su precio estaba tasado en 60,000 libras esterlinas. Posteriormente (21 de mayo) informaba –de acuerdo a lo detallado por Guillaume– que las autoridades ecuatorianas estaban "negociando con la Casa John S. White de Cowes para la construcción de vapores de poco calado y de rápida marcha". Dos semanas más tarde (5 de junio) confirmaba la adquisición que años atrás había hecho el Ecuador al

señor A.F. Yarrow constructor de torpederas.

Evidentemente, estas y otras circunstancias de semejante índole, revelan lo que fue una verdad incontrastable: el Ecuador realizó activas y permanentes gestiones con el propósito de adquirir unidades navales. Muchas de ellas, para bien de nuestro país, no llegaron a concretarse.

LA INTERFERENCIA CHILENA EN EL DESARROLLO NAVAL DEL PERU

Comprobado está que Chile, sistemática y permanentemente, se interpuso en el desarrollo naval de nuestra nación, valiéndose para ello de su sagaz servicio diplomático y de la astucia de sus agentes o representantes en el exterior. La velocidad con que actuaban y la eficacia de sus acciones, sorprendieron en repetidas oportunidades la actitud de displicencia que mostraron algunos de nuestros gobernantes.

Esta interferencia tomó diferentes modalidades. Unas veces impidiendo en forma directa la adquisición de determinada nave; otras oponiéndose a que el Perú recibiese ayuda o empréstitos para la compra de elementos navales en general, armamento sobre todo; otras veces, evitando que cadetes y oficiales nuestros pudiesen recibir algún adiestramiento en los buques de armadas amigas; y, finalmente, proporcionando a nuestro vecino del norte continua ayuda en armamento. El pretexto que se alegaba, tratándose de las dos primeras modalidades, era que con ello el Perú amenazaba la paz entre ambos países. ¡Como si nuestra paupérrima escuadra hubiese podido representar, siquiera en algún momento, un leve y efímero peligro! Todo lo contrario.

Fueron los agentes chilenos los que lograron que los cruceros *Diógenes* y *Sócrates*, mandados a construir por el Perú, quedasen embargados –como ya se ha dicho– en Southampton por las autoridades inglesas, persuadidas de que dichas naves venían a tomar parte en el conflicto, alegando el principio de la neutralidad. Fueron también los representantes chilenos los que, a través de intensa y bien montada propaganda, años más tarde impidieron que los recién adquiridos cruceros *Grau* y *Bolognesi* pudiesen contar, para su viaje al Perú, con una tripulación idónea. El resultado –recuerda Vegas García– fue que a última hora "hubo de recurrirse en Inglaterra a ingenieros no todos buenos y a otra clase de gente de diversas nacionalidades, indisciplinada, y entre la que hubo hasta ex-presidiarios"[222].

ANEXO A

Escritura de compra-venta del vapor Vilcanota

En la ciudad del Callao, a los cinco días del mes de setiembre de mil ochocientos ochenta y cuatro, ante mí el Escribano Público y testigos que suscriben, se hicieron presentes, por una parte el señor Don Federico Alzamora, Capitán de Navío de la Armada Nacional y Comandante Principal de los Tercios Navales de la República, en representación del Supremo Gobierno y por otra parte Don Bartolomé Figari, en representación de Doña Carolina Cáceres de Bossi, según el poder que en esta escritura se inserta, ambos mayores de edad, vecinos de ésta, comerciante el señor Figari a quienes conozco de que doy fe, y dijeron que otorgaban como otorgan escritura de venta del vapor *Charrúa* en los términos de la siguiente minuta que queda archivada. Señor Escribano Público. Sírvase usted extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste que yo, Don Bartolomé Figari apoderado de Doña Carolina Cáceres de Bossi, como lo acredita el poder que se me otorga en once de diciembre de mil ochocientos setenta y nueve ante el Escribano Público de esta Capital Don Felipe Vivanco, vendo al Supremo Gobierno del Perú el vapor denominado *Charrúa* actualmente anclado en el puerto del Callao, en el estado en que se encuentra con todos sus útiles, enseres y embarcaciones por la cantidad de veinte mil soles de buena plata que se invertirán desde luego en pagar las cantidades que debe dicho vapor por gastos de manutención y conservación. El Supremo Gobierno del Perú se compromete a pagar los veinte mil soles en esta forma: Dará doce mil soles de plata al contado el día de la entrega del expresado vapor, y por el resto de ocho mil soles de plata entregará el mismo día libramiento contra la Aduana del Callao para que esta Aduana los reciba a la par como plata en pago de impuestos o derechos que graven las mercaderías que despacha la casa de Juan Figari e hijos. Inmediatamente después de firmada esta escritura, se procederá a la entrega del buque a la autoridad o persona que designe el Supremo Gobierno, la cual se hará bajo inventario duplicado, a fin de que cada una de las partes tenga un ejemplar. Como el Supremo Gobierno procede a la compra del expresado vapor *Charrúa* después de haber hecho reconocer su estado y probar su máquina, es entendido que no quedan obligados Don Bartolomé Figari ni sus poderdantes a responder de dicho estado, pero si de evicción y saneamiento. En consecuencia quedan traspasados al Supremo Gobierno del Perú los derechos de propiedad que han tenido sobre dicho vapor Don Bartolomé Bossi y su esposa Doña Carolina Cáceres de Bossi poderdantes de Don Bartolomé Figari, para que dicho Supremo Gobierno use y disponga de él como cosa propia y como mejor le convenga. Está convenido que todos los gastos que ocasione esta venta, como los de extensión de escritura, anulación de la patente del buque, etcéter, serán de cuenta del Supremo Gobierno y que este contrato está exento de la contribución de timbres. Agregue usted señor Escribano a esta minuta que será firmada por el funcionario que designe el Supremo Gobierno, las cláusulas generales que aseguren su validez.

Lima cuatro de setiembre de mil ochocientos ochenta y cuatro. B. Figari. Ministerio de Guerra y Marina. Lima setiembre cuatro de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Pase al Comandante Principal de los Tercios Navales de la República para que dispongan que por el Escribano de Marina se extienda la respectiva escritura, firmándola dicho Jefe en representación del Supremo Gobierno. Rúbrica de Su Excelencia ECHENIQUE. Comandancia Principal de los Tercios Navales. Callao. Callao setiembre cinco de mil ochocientos ochenta y cuatro. Pase el señor Escribano de Marina Don Alejandro O. Deustua para que proceda de acuerdo con el Decreto Supremo que precede. J. Alzamora. En Lima diciembre once de mil ochocientos setenta y nueve. Ante mí el Escribano Público y testigos infrascritos, compareció el señor Don Bartolomé Bossi, ciudadano italiano, de estado casado, actualmente de tránsito en esta capital y vecino de Valparaíso, a quien conozco en este acto doy fe; y habiendo cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco y treinta y ocho del Código de Enjuiciamiento Civil me entregó una minuta para que se elevase a escritura pública y su tenor literal es el que sigue. Señor Escribano Público. El infrascrito Bartolomé Bossi por su propio derecho y como administrador legal de los bienes de su esposa la señora Carolina Cáceres de Bossi y a más haciendo uso del amplio poder que ésta le ha otorgado en Valparaíso el veintiuno de julio último ante el notario Julio César Escala, cuyo testimonio se agregará a este acto, confiere amplio y eficaz poder y procuración en favor del señor Don Bartolomé Figari, comerciante domiciliado en esta Capital, para que representando los derechos y acciones del compareciente y los de la referida señora, celebre contratos de ventas, hipotecas, traspaso, fletamento de cualquiera otra clase y naturaleza sobre el vapor nombrado *Charrúa* que navega con bandera oriental, surto actualmente en el puerto del Callao, cuyos contratos apruebo y ratifico desde ahora obligándose a su cumplimiento según derecho, siendo tal la amplitud de este mandato, que el apoderado puede y debe practicar cuantos actos de dominio y propiedad tocan y corresponden al poderdante y a su referida señora esposa sobre el mencionado vapor, sus enseres, jarcias, velamen, casco, útiles y cuanto contiene y le pertenece sin que se le pueda poner obstáculo ninguno por falta de autorización o poder porque lo adquiere hoy (el poder) sin limitación alguna en juicio y fuera de él pudiendo ejercerlo en esta República o en cualquiera parte del globo, dar poderes especiales, sustituir este en las personas y las veces que convenga al señor Figari porque para todo queda ampliamente facilitado. Lima, diciembre diez de mil ochocientos setenta y nueve. Bartolomé Bossi. Y en cumplimiento de lo prevenido por la ley, trascribo a continuación el poder de que se hace mérito en la inserta minuta y su tenor es el que sigue. En Valparaíso, República de Chile, a veintiuno de julio de mil ochocientos setenta y nueve. Ante Julio César Escala, notario público de esta ciudad y testigo idóneo cuyo nombre se expresará a la conclusión, compareció en su casa de habitación en esta ciudad la señora Carolina Cáceres de Bossi, mayor de edad, de este domicilio a quien doy fe conozco dijo: que confiere el poder general amplísimo a su legítimo marido Don Bartolomé Bossi para la administración de intereses y para que represente a la señora mandante en todo asunto judicial o extrajudicial.

Faculta al mandatario para celebrar todo acto o contrato, comprar, vender, hipotecar, permutar, dar y tomar en arriendo, hacer y aceptar acciones, transferencia, endosos, constitución y aceptar prendas, fianzas y otras garantías, hacer depósitos, giros, aceptaciones, protestos: dar y tomar dinero a interés, celebrar contratos de fletamentos y de ventas o de otra clase del vapor *Charrúa* de propiedad de dicha señora, para cobrar, percibir pagarés, solicitar libramiento, retenciones, mandamientos, adjudicaciones, prohibiciones de enajenar e hipotecar, otorgue y firme los documentos del caso, deduzca las acciones o excepciones convenientes, se valga de los medios de prue-

bas, defensa y recursos que acuerda la ley, para prestar y exigir juramentos, poner y absolver posiciones, celebrar transacciones, arreglos y convenios como juicios prácticos y de otra clase, hacer todo nombramiento, recusación, representar y aceptar o no implicancias, prorrogar o no términos y jurisdicción, conferir poderes especiales, delegar el presente en él todo o en parte, revocar unos delegados o mandatarios, nombrar otros y reasumir. Le faculta asimismo para verificar, aceptar o impugnar crédito, alegar o rechazar preferencias, hacer y aceptar o no proposiciones de convenio, otorgar recibos, finiquitos, cancelaciones, cartas de pago. Es la expresa voluntad de la señora mandante conferir a su citado mando la amplia administración del indicado vapor *Charrúa* y verse siempre representado en la persona de su mandatario. Le dio copia en papel de sexta clase. Lo otorgó y firmó con los testigos Don Juan Usaveaga y Don Arturo Rojas, doy fe, Carolina Cáceres de Bossi. Juan Usaveaga. Arturo Rojas. Ante mí Julio César Escala. Notario Público. En testimonio de verdad sello y firmo. Un sello. Julio César Escala. Notario Público. Derechos: ocho pesos. Está conforme con el testimonio unido al fin de este instrumento al que me remito. En su virtud el señor Don Bartolomé Bossi, por su propio derecho y como esposo y apoderado de la señora Doña Carolina Cáceres de Bossi, ratifica el contenido y forma de este poder absoluto y general, para la venta del vapor ya nombrado con amplias facilidades para cambiarle bandera, otorgar y firmar los contratos, documentos y escrituras públicas que a bien tenga celebrar y extender el apoderado señor Figari a cuya seguridad y cumplimiento obliga el otorgante sus bienes y los de su esposa poderdante. En testimonio de lo cual y de haber cumplido con lo prevenido en el inciso segundo del artículo setecientos cuarenta y siete de dicho Código de que doy fe, lo firma junto con el señor apoderado Don Bartolomé Figari en señal de que acepta este poder siendo testigos Don Wenceslao Asencios. Don Pedro Calle y Don Pedro Azcárraga, mayores de edad, de este domicilio a quienes conozco doy fe. Bartolomé Bossi. Bartolomé Figari. Wenceslao Asencios. Pedro Calle. Pedro Azcárraga. Ante mí. Felipe Santiago Vivanco. Escribano Público. Pasó ante mí y se halla a fojas mil doscientos setenta de mi registro de la fecha citada. En fe de ello, expido, signo y firmo este tercer testimonio confrontando con su matriz según ley en Lima setiembre cinco de mil ochocientos ochenta y cuatro. Un signo. Felipe F. Vivanco. Escribano Público. Un sello. Con arreglo a los términos de la minuta y poder insertos los señores otorgantes, a nombre de sus representados formalizan el presente contrato de compra venta debidamente instruidos de su objeto y resultados. En testimonio de lo cual, así lo dijeron, otorgaron y firmaron con los testigos Don Carlos Lature, Don Francisco A. Leyva y Don Manuel Y. León, mayores de edad, de este mismo vecindario y a quienes igualmente conozco, habiéndose dado lectura a este instrumento y observado las formalidades prescritas en el artículo setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos Civiles, de todo lo que doy fe.

FEDERICO ALZAMORA (firmado) *B. FIGARI* (firmado)

FRANCISCO LEYVA (firmado) *CARLOS LATURE* (firmado)

MANUEL Y. LEON (firmado) *ALEJANDRO DEUSTUA* (firmado)
Escribano Público de Estado.

ANEXO B

Relación de los artículos navales para el vapor Vilcanota (*)

Un libro de tres manos para guardias
Tres libros de dos manos para diversos usos
Media resma de papel rayado
Un tintero de cristal
Diversos útiles de escritorio (valor doce soles)
Una ampolleta de 28 segundos
Dos planos punto menor de Valparaíso a Panamá
Seis planos punto mayor de la costa del Perú
Dos piezas lanilla para banderas y señales
Diez libras de piola blanca surtida
Dos varas paño azul para botes
Brin, cinta, agujas, e hilo de estambre (valor seis soles)
Tres faroles blancos de globo con defensas
Una pieza vaivén blanco para corredera
Ocho galones aceite de olivo fino para alumbrado
Cinco galones kerosene
Mechas, pabilo y tijeras para lámparas (valor cinco soles)
Un libro Código Internacional de Señales
Un reloj para la cajita del timón
Un cajón de velas estearinas 25 libras
Un sextante de reflexión
Una regla paralela grande con graduación y defensas de metal
Dos docenas de escobas para baldeo
Ocho baldes de roble
Cuatro escobas americanas
Cuatro escobillones con mango para el costado
Cuatro escobillas para lavar la pintura
Veinte libras de jabón para agua salada
Dos rastrillos de jebe
Seis rasquetas de acero
Diez libras de piola y merlín alquitranado
Una pieza lona de cáñamo Lonson 2da. clase Nro. 1
Una pieza lona de cáñamo Lonson N° 3 para fundas
Una docena ladrillos bristol
Una pieza cabo manila de 4 1/2 para espía
Una pieza cabo manila de 3 para espía
Quince brazas cadena de fierro 3/8 pulgada

(*) A.H. de la M. *Vilcanota* vapor, 1884, doc. 4, fojas 19 y 20.

ANEXO B

Un quintal jarcia trozada
Seis galones alquitrán de piedra
Seis remos de 16 pies
Seis chumaceras de fierro pulido
Cuatro bicheros de fierro pulido
Una caña de fierro pulido para timón de bote
Cuatro cuadernales patente
Cuatro motones
Cien libras pintura blanca de zinc fina
Cincuenta libras azarcón
Cien libras pintura amarilla corriente
Cien libras pintura negra superior
Cincuenta y seis libras composición peacock
Catorce galones aceite de linaza cocido
Siete galones aguarrás
Una docena brochas surtidas para pintura
Un galón barniz copal
Doscientos pies madera pino selecto 1ª
Diez libras clavos de alambre surtidos
Cuatro docenas tornillos de bronce surtidos
Seis libras pabilo para calafatear
Veinte libras masilla fina
Cincuenta libras estopa americana
Cincuenta libras brea
Veinticinco libras resina
Chapas para camarotes, chapitas, candados, picaportes, aldabas, goma laca, alcohol (valor S/. 20)
Seis piezas lona blanca de cáñamo Nro. 2,216 yardas
Media pieza cabo manila de 2" para relinga, 87 yardas
Hilo, rempujos, agujas y guardas cabos (valor S/. 12)
Setenta galones aceite de olivo fino
Setenta libras sebo
Cincuenta libras algodón desecho
Cincuenta libras azarcón
Veinticinco libras verde
Veinticinco libras blanco
Doce libras jabón blando
Cinco galones kerosene
Cinco libras empaquetaduras
Cinco libras meollar blanco
Tres libras pabilo
Dos docenas mechas para lámparas
Cuatro onzas lana de tejer
Ocho docenas mechas para lámparas
Seis limas surtidas
Cincuenta libras fierro en barras
Dos planchas de fierro 1/16", 85 libras
Cuatro tubos de cristal para indicadores
Cuatro palas cuadradas y de punto

Doce canastas para carbón
Un barril cimiento Portland
Dos baldes fierro para izar ceniza
Veinte libras remaches de fierro surtido
Cuatro galones aceite linaza
Dos galones aguarrás
Un salinómetro de vidrio
Un servicio de loza inglesa para 18 personas
Dos docenas cuchillos
Dos docenas tenedores
Dos docenas cucharas para sopa
Dos docenas cucharitas
Un convoy de plaqué
Dos docenas de vasos finos para agua
Dos docenas de copitas
Un cucharón de sopa
Un cubierto trinchante
Dos botellas cristal para agua
Un juego de tetera, azucarera y lechera de loza
Un servicio de loza para lavatorio
Una cafetera grande y una chica
Un molinillo para café
Tres manteles damasco de algodón
Dos docenas servilletas
Soldaduras, espíritu de sal, ácido muriático, etc.
Cuatro ollas de diversos tamaños
Dos cacerolas de diversos tamaños
Dos sartenes de diversos tamaños
Dos latas para asados
Tres pailas para cocinar el rancho del transporte
Dos docenas de platos de estaño para la tripulación
Dos docenas de cucharas de fierro para la tripulación
Diversos útiles de mesa y cocina (valor S/. 10)
Siete colchones de lana diversos tamaños para camarotes
Siete almohadas de lana diversos tamaños para camarotes
Dos candeleros de balance
Seis sillas madera, asientos de esterilla
Una corredera de patente
Una caja estuche de Matemáticos
Doce pares sábanas de bramante doble ancho de algodón
Doce pares fundas de bramante doble ancho de algodón
Doce toallas
Una bandera nacional de cinco paños (fue izada en el Resguardo el 21 de Octubre 73).

Callao, setiembre 8/84
LEOPOLDO SANCHEZ.

ANEXO C

Inventario del vapor Vilcanota *entregado por el Sr. Capitán de Corbeta D. Bernabé Carrasco al de igual clase Sr. D. Lino M. Cueto el día 21 de diciembre de 1884*

1 Cabrestante para zarpar
6 Barras para su uso
2 Serviolas de fierro guarnidas
2 Pescantes guarnidos para anclas
2 Anclas de serviolas con sus cadenas
2 Anclotes
1 Cadena con 45 brazadas de largo
1 Ancla para la misma
4 Pescantes guarnidos para botes
1 Bote grande
1 Bote chico
1 Chalupa con cuatro remos, dos bicheros y cuatro chumaceras
1 Escalera de costado
1 Escalera de costado vieja
3 Rasquetas pequeñas
1 Pasador de fierro
1 Motor chico
2 Cuadernales grandes
4 Cuadernales regulares
1 Salvavida
70 Brazas cabo manila de 5 1/2 p. de media vida
40 Brazas cabo manila de 4 1/2 p. de media viejo
1 Espía de cáñamo en buen estado
1 Estrobo cadena con dos garfios para carga
1 Asta de madera
2 Bicheros para bote
5 Pipas para agua
1 Depósito para agua
1 Gafa de fierro para carga
1 Estribo de cadena para zarpar
1 Defensa de cabo para el costado
1 Tanque de fierro de 12 toneladas para agua
1 Carretilla de mano
1 Bomba sentina
1 Bomba para tanque
1 Farol grande blanco para tope
2 Faroles de globo rotos
1 Juego de faroles para el costado (verde y rojo)
2 Gallineros
1 Compás en la bitácora

1 Rueda de timón
1 Campana sobre el caldero de Donky
1 Campana a popa
1 Compás y sus faroles a popa
1 Armario de madera a popa
24 Banderas entre nacionales y señales
3 Baldes de madera
1 Cañón de bronce con su cureña
1 Anteojo larga vista
1 Pescante de fierro de repuesto
12 Candeleros de fierro para el toldo de popa

VELAMEN

1 Trinquete redondo viejo
1 Velacho viejo
1 Trinquete cuchillo viejo
1 Trinquete bueno
1 Foque bueno
1 Vela de estay buena
1 Mayor cuchilla vela de estay
Arboladura y jarcia en mal estado
Maniobra pendiente en mal estado

EN EL CUARTO BAJO DEL PUENTE

Cuarto de pinturas, dos cuartos excusados, cuarto del segundo y tercer maquinista, uno para el piloto, otro para el contramaestre y otro para el cocinero todos separados unos de otros, más la cocina.
2 Claraboyas del carbón con sus tapas de fierro

SERVICIO DE COCINA

1 Olla de fierro buena
2 Teteras de fierro buenas
4 Platos de lata en mal estado
5 Cacerolas de fierro viejas
1 Molinillo de café
2 Latas para asado viejas
1 Rallador

CAMARA

1 Mesa con su hule
2 Bancos tapizados

ANEXO C

1 Cómoda con barandilla de metal
1 Espejo grande con marco dorado
1 Lavatorio
1 Espejo sobre el mismo
1 Sofá en el salón con cuatro cojines de hule negro
2 Cuartos con dos literas y su lavatorio
1 Despensa con servicio de mesa
1 Despensa abajo para los víveres
1 Caja de herramientas
1 Cepillo inútil
1 Barreno inútil
2 Formones inútiles

SERVICIO DE CAMARA Y MESA

2 Almohadas viejas
5 Manteles
3 Anillos para servilletas
2 Servilletas
1 Cucharón de plaqué
8 Cucharas de metal blanco
5 Cucharitas
6 Cuchillos
5 Tenedores
1 Tetera metal vieja
1 Convoy
1 Convoy sin útiles
3 Fuentes plaqué grandes viejas
2 Fuentes plaqué chicas viejas
1 Azucarera plaqué con su tenaza
1 Candelero plaqué
20 Platos loza blancos
5 Platos loza blanco para postres
37 Platos loza color
1 Tetera
2 Lecheras
2 Cafeteras latón
8 Copas para agua
14 Copitas surtidas
6 Hueveras
4 Vasos
1 Salsera
1 Botella para agua
3 Fuentes hondas de loza
2 Fuentes tendidas
1 Fuente rajada
1 Ensaladera
6 Tazas para té

6 Platitos para té
3 Tapas surtidas
1 Taza de lavatorio rota
4 Bacinicas
1 Lámpara de kerosene y un embudo
2 Cortinas verdes usadas
2 Rasquetas para limpiar los fondos, en mal estado
Una cantidad de fierro viejo
2 Sillas tijera asiento de lona

MAQUINA

2 Máquinas con cuatro cilindros, seis válvulas, barómetro
1 Máquina auxiliar
1 Caldero con cuatro fuegos y dos manómetros
1 Jarro de cobre para salinómetro
26 Llaves surtidas para uso de la máquina
2 Lámparas para aceite
1 Galonera para aceite
1 Tanque para aceite
1 Tanque para grasa
2 Llaves de cajón cuadradas
1 Jeringa de cajón cuadrada
1 Jeringa de bronce
2 Faroles de globo uno en mal estado
5 Cinceles
2 Calafateadores
2 Martillos mecánicos
3 Punzones
2 Calafateadores para tubos
1 Llave inglesa
4 Aceiteras surtidas
6 Brocas surtidas
1 Aparejo doble para girar la máquina
1 Sierra para cortar bronce
3 Palas para los fuegos
2 Picos para los fuegos
1 Barra para los fuegos
1 Fragua
1 Yunque
2 Tenazas
1 Tajadera
1 Martillo grande para fragua
1 Tijera para cortar latón
1 Caldero en cubierta para los winches, sus llaves, válvulas, manómetro y bomba alimenticia, con el tubo de alimentación, y un estay en mal estado.
2 Winches

ANEXO C

1 Barra para los fuegos
1 Rastrillo para los fuegos
1 Pico para los fuegos
1 Taladro de mano
1 Calentador de cobre para cebo
1 Relax americano

REPUESTOS

10 Resortes para anillos
30 Tubos para el caldero
1 Mariposa para la máquina de estribor
5 Tornillos para descansos del eje
6 Chumaceras de bronce para la máquina
4 Válvulas de jebe para la bomba de aire

Nota:
Además existen veinte toneladas de carbón más o menos.

ANEXO D

Legajo sobre la adquisición del vapor Perú

D.1. PROPUESTA DE VENTA DE LA PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY

Excmo. Señor Jorge Sharpe Gerente de la Compañía de Navegación por vapores en el Pacífico, ante V.E. con el debido respeto se presenta y expone: Que en vista de la necesidad que tiene el Supremo Gobierno de un vapor transporte adecuado para el servicio de esta costa, con las facilidades y comodidades necesarias para la traslación de tropas y caballos de un puerto a otro, tiene el honor de ofrecer al Supremo Gobierno en venta absoluta el vapor de fierro *Santiago* de 1,451 toneladas brutas de registro, de una construcción superior en perfecto buen estado de servicio y navegación, provisto de todo lo necesario para prestar servicio inmediato al Supremo Gobierno y conforme a los inventarios que acompaño. El vapor *Santiago* tiene capacidad amplia para acomodar 900 hombres de tropa, 100 oficiales en la Cámara, 260 caballos o mulas, a lo menos es decir: 80 en la cubierta principal o proa, 90 en el entrepuente, 90 id. id. a popa y 500 toneladas más o menos en las bodegas cajas de artillería, municiones, pertrecho de guerra, carbón, etc. Tiene capacidad en las carboneras para 240 toneladas de carbón o sea lo suficiente para quince días de navegación a mucha corriente, su andar corriente es de nueve y media millas por hora, su andar máximo es de once millas.

Ofrezco, pues, como he dicho vender esta nave al Supremo Gobierno en el muy buen estado en que se encuentra en la bahía, el casco pintado y arreglado (tanto los fondos como costados) pero sin carbón, víveres, ni provisiones, como resultará del examen que V.E. se digne ordenar se haga en dicho buque, y además si al aceptar esta mi oferta, el Spmo. Gobierno conviene en emplear al Maquinista que yo indicare para que se haga cargo de la máquina, la Compañía que represento se compromete a hacer a su costo cualquiera compostura que fuese necesaria en la máquina o las calderas por el término de seis meses contados desde la entrega del vapor al Gobierno, siempre que no provenga la avería de caso fortuito. Estoy autorizado por la Compañía para ofrecer a V.E. el referido vapor por el muy bajo precio de veinte mil libras esterlinas, y no dudo que en vista de la superioridad del buque, de sus condiciones especiales para transporte y el bajo precio que he podido fijar, V.E. no trepidará en aceptarlo. Además me permito indicar a V.E. que no siendo probable que el Spmo. Gobierno tenga necesidad de dos buques pequeños como son el *Santa Rosa* y *Vilcanota* y pudiendo emplear este último y contando con los medios necesarios para hacer en él las serias reparaciones que necesita para ponerlo en estado de prestar algún servicio, ofrezco tomar el *Vilcanota* en parte de pago del precio que pido por el *Santiago* en la suma de cinco mil libras esterlinas de modo que el Gobierno sólo tendría que desembolsar la pequeña suma de quince mil libras esterlinas, haciéndose en cambio de un espléndido y cómodo transporte. Otro si digo, que si el Gobierno se sirviese aceptar esta propuesta solicita la exoneración del pago de timbres que conforme a las disposiciones vigentes debe ponerse en las Escrituras de venta.

ANEXO D

Callao, junio 26 de 1885
Excmo. Señor *JORGE SHARPE*
(firmado)

D. 2. DECRETO ACEPTANDO LA PROPUESTA Y DISPONIENDO LA COMPRA

Lima, Julio 6 de 1885

Vista la presente propuesta que hace la Pacific Steam Navigation Company para vender al Estado el vapor *Santiago* y siendo necesario la adquisición de un vapor transporte para el servicio nacional, se resuelve: 1° Cómprase a la referida Compañía el expresado vapor en la suma de veinte mil libras esterlinas que en conformidad con su propuesta le serán abonadas en la forma siguiente; quince mil libras esterlinas en numerario y cinco mil en que se estima el vapor *Vilcanota* que le será entregado en la bahía del Callao en el estado en que se encuentra libre de todo gravamen, pero reservándose el Gobierno el derecho de extraer el carbón, víveres y elementos de guerra que existen a bordo de esta nave. 2° El Gobierno compra el vapor *Santiago* en las condiciones de perfecto buen estado de servicio y navegabilidad ofrecidos por la Compañía, entendiéndose que si al emplearlo en su servicio y durante el primer viaje que puede considerarse de primera no quedasen satisfechas las condiciones que garantiza la propuesta será potestativo para el Gobierno la rescisión de este contrato quedando por su parte obligado solamente a abonar a la Compañía la suma de cien libras esterlinas por cada día que el vapor hubiese estado en su poder. 3°. Serán de cuenta de la Compañía las composturas que no proviniendo por avería de caso fortuito, fuese necesario hacer a la máquina y calderas del buque por el término de seis meses, acordándosele la facultad de nombrar el primer maquinista por el indicado tiempo, siendo entendido que las reparaciones que se hicieren serán de naturaleza que al vencerse el tiempo indicado, la máquina y calderas se encuentren en condiciones de buen servicio, y durante ese tiempo se reserva el Gobierno la facultad de tener a bordo un primer Ingeniero con el carácter de Ingeniero Inspector y con la misión de hacer las observaciones y anotaciones que juzgue oportunas sobre el estado de la máquina y reparaciones que en esta se hicieren pero sin autoridad en la dirección y gobierno de ella. 4° El vapor será reconocido y recibido previa comprobación de sus inventarios por la comisión que el Gobierno nombrará al efecto. Pase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes y a fin de que disponga que se extienda la correspondiente Escritura exonerándose del pago de timbres. Comuníquese y regístrese. Rúbrica de S.E. *ECHENIQUE*.

Es copia fiel del original que se encuentra de f. 81 a f. 84 del libro de Decretos Supremos del año de 1885.

Lima, Junio 10 de 1886
M. ESPINOSA
(firmado).

D.3. INFORME DE LA JUNTA DE ADQUISICION

Callao, Julio 8 de 1885

Sr. Coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina. Nombrados por Resolución Suprema de 6 de los corrientes para recibir el vapor *Santiago* comprado

por el Gobierno a la Compañía Inglesa de Vapores, cumplimos con dar cuenta al Sr. General Ministro de Marina por conducto de U.S. de nuestra comisión en los términos siguientes: El vapor de ruedas *Santiago* fue construido en Glasgow en 1871 y 1872 por la acreditada casa de John Elder f.67, sus dimensiones son: 251 pies de eslora, 35 de manga y 22 de puntal, mide 1451 toneladas brutas y sólo 979 de registro. Su casco de fierro, sólidamente construido, está en buen estado y estanco, pero con dos pequeños parches en la amura de estribor, para tapar daños ocasionados por la uña del ancla al levarla. Tiene dos cubiertas y una toldilla corrida en casi toda la eslora, dos bodegas divididas por una cubierta y con escotillas que corresponden entre sí; en la segunda cubierta se hallan, el salón comedor a popa, con cuatro mesas en que pueden acomodarse 60 personas y 15 camarotes con 33 camas, en los que hay sofás que se arman para servir también de camas; el departamento de la maquinaria, un espacio a proa en que pueden transportarse 90 caballos para lo cual está preparado; y el rancho para sirvientes. En la primera cubierta hay 20 camarotes con 40 camas y pequeños sofás, además hay los camarotes de la oficialidad del vapor, y un rancho para marineros, cada camarote está provisto de útiles de cama, y el salón de los de servicio de mesa. Todo lo expresado con el deterioro natural que produce el tiempo y el uso durante los doce años de servicio constante que ha tenido el *Santiago*, pues su último viaje lo efectuó en Julio de 1884 desde cuya fecha ha permanecido fondeado en esta bahía. El *Santiago* tiene aparejo de goleta con jarcia de alambre, está provisto de tres cigüeñas para la carga y un molinete para levar el ancla que pueden funcionar independientemente de la maquinaria principal por el vapor producido por una calera especial colocada sobre la cubierta y la que se encuentra en buen estado. Las embarcaciones menores son seis y tanto estas como el aparejo, jarcia, cocina y en general todo lo que existe en el buque se halla en el estado consiguiente al uso que ha tenido en el tiempo ya indicado. La maquinaria se halla en su conjunto en regular estado y es movida por dos calderas calentadas por doce hornillas por sus caras de popa y de proa, dichas calderas son las que fueron colocadas cuando se construyó el buque, pero han recibido reparaciones en épocas posteriores, y en la actualidad se ocupa un número competente de operarios en cambiar algunos tubos y en otras composturas. Por lo general la duración de las calderas es de diez a catorce años según el material empleado y el cuidado que se ha tenido con ellas. Con respecto a calderas, las que constituyen la parte vital de un buque a vapor, no podemos hacer las debidas apreciaciones por no ser de nuestra competencia sino de la de ingenieros mecánicos, y en el caso del *Santiago* el Gobierno tiene ya una idea más o menos aproximada puesto que en la cláusula 3ra. del decreto de compra de este vapor ha cuidado de exigir que la compañía garantice las reparaciones que pudieron ser menester en las calderas durante seis meses y ha facultado al Gerente para designar el 1er. maquinista que deberá hacerse cargo de la dirección de la maquinaria, reservándose el Gobierno por su parte nombrar un ingeniero inspector. También por el artículo 2° del mencionado contrato, está estipulado que el primer viaje que haga el *Santiago* se considerará como de prueba siendo potestativo del Gobierno rescindir dicho contrato sino corresponde el buque a las condiciones de navegabilidad, estado de servicio, andar y consumo de carbón manifestados por la Compañía en su oferta de venta. Nuestra misión, pues, atendido el tenor del contrato está limitada y reducida más bien a recibir el vapor *Santiago* con arreglo a los inventarios presentados por la Compañía y que nos han sido remitidos por U.S. los que hemos comprobado y encontrado conformes, siéndonos a la vez satisfactorio decir que a apetición nuestra el Sr. Gerente de la Compañía ha aumentado en algo el servicio de mesa y de camarotes y ha ordenado hacer en el buque

algunas reparaciones que le hemos indicado y convenido en cambiar dos toldos que se encuentran en estado de deshecho por otros mejores aunque usados. Para terminar debemos manifestar que el *Santiago* puede transportar de 900 a 1000 individuos de tropa, el Estado Mayor y Oficialidad respectiva, 90 caballos en cubierta y 300 toneladas de carga pudiendo recibir mayor número de caballos si se acomodan en las bodegas disminuyéndose entonces proporcionalmente la carga. Dios guarde a U.S. Toribio Raygada, Leopoldo Sánchez, Juan Salaverry, Lino M. Cueto. Es copia fiel de la nota dirigida a esta Dirección por la Comisión nombrada para recibir el vapor *Santiago*.

Lima, Junio 10 de 1886
M. ESPINOSA
(firmado).

D. 4. DANDOLE LA DENOMINACION DE *PERU*

Lima, Julio 8 de 1885

Habiendo ingresado el vapor inglés *Santiago* a formar parte de la Escuadra, en lo sucesivo, llevará el nombre de *Perú*; designándose el 10 del presente, para que pueda enarbolar el pabellón nacional. Comuníquese y regístrese. Rúbrica de S.E. *ECHENIQUE*.

Es copia fiel del original que se encuentra a f. 84 del libro de Decretos Supremos del año de 1885.

Lima, Junio 10 de 1886
M. ESPINOSA
(firmado).

D. 5. INVENTARIO DE LOS DEPARTAMENTOS DE NAVEGACION, MAQUINAS Y MAYORDOMOS

Anclas	3	Anclas de respeto
	1	Anclote
	1	Ancla de leva
	1	Resón
	1	Anclita
Armas	1	Cañón de bronce
	12	Bayonetas
	12	Rifles
	12	Pistolas
	12	Sables
	2	Polvorines
	1	Bitácoras de popa
	1	Id. del puente
	1	Id. compás de variación (Standard)
	2	Id. cuarto del timón
Botes		
Chalupa 1°	2	Barriles para agua

	1	Respaldo
	4	Remos
	1	Bosa
		Pescantes y aparejos completos
	2	Cinchas
		Enjaretados y tablaje completos
	1	Timón
Chalupa 2°	2	Barriles para agua
	2	Respaldos
	3	Remos
		Anclote de bote
	1	Bosa
		Pescantes y aparejos completos
	2	Cinchas
		Tablaje completo
	1	Timón
	1	Caña de timón
	1	Bichero
	1	Funda
Chinchorro 3°		Pescantes y aparejos completos
	1	Timón
Guigue 4°	4	Remos
	1	Timón
	1	Bichero
		Pescantes y aparejos completos
	1	Funda
		Enjaretados y tablaje completos
	1	Bosa
Lancha 5°	1	Bote de salvavida completo
Chinchorro 6°		
	3	Remos
	1	Chumacera
	1	Timón
	1	Caña de timón
Cadenas	120	Brazas para el ancla de respeto 1°
	135	Id. id. id. 2°
	60	Id. id. de leva
Compases	1	Compás arimutal y cajón
	6	Rosas de compás
	4	Morteros de compás con rosas
	2	Compaces de botes
	5	Tapas de compaces
	5	Pedestales de Id.
Banderas	1	Juego completo de señales
Id. nacionales	1	Peruana
	1	Ecuatoriana
	1	Boliviana
	1	Americana
	1	Francesa

	1	Alemana
	1	Colombiana
	1	Chilena
Libros		
náuticos	1	Código de señales
	4	Guías para prácticos
	1	Práctico Sud-americano
Mapas	3	Tomos conteniendo:
	62	Pliegos
	19	Dibujos
Lámparas	3	Faroles de globo colorado
	9	Lámparas de bitácora
	2	Faroles de espiga
	2	Id. de costado
	1	Id. de fondeadero
	10	Id. de globo
	10	Lámparas de bodega
Antorcha	2	Linternas de ronda
Bote	2	Id. señales
	15	vidrios de linterna (de reserva)
	3	Cántaros aceiteros
	8	Piezas de mechas
	1	Tijera
	3	Tarros vacíos para aceite
	1	Embudo
		Cantidad de hilachas de algodón
Velas	1	Trinquetilla
	1	Trinquete
	1	Trinquete mayor
	1	Foque
	2	Cortinas de cubierta
Miscelánea	3	Campanas
	1	Rueda de corredera
		Sondalesas y correderas
	2	Correderas de patente
	1	Máquina para sondear
	2	Relojes
	6	Salvavidas
	3	Gallineros
	1	Depósito para verduras
	2	Barriles para carne salada
	1	Defensa de corcho
	1	Filtro
	10	Barras de cabrestante
	3	Drisas de banderas
	3	Plataformas para adujar cabos
	1	Aparejo para equipaje
	6	Espías
	1	Prensa de copiar

	6	Cuadernales
	2	Motones
Utiles		
menudos	1	Fanal de señales
	8	Señales de fuego azul
	6	Rasquetas
	1	Agarradera para luces de señales
	3	Bocinas
	3	Chinguillos de plata
	2	Cadenas de cigüeña de reserva
	3	Lampas
	4	Ganchos de cadena
	3	Bolas negras
	2	Cantareras
	10	Baldes de incendio
	6	Baldes de cubierta
	1	Toldo para el guig
	2	Planchas de cobre
		Cantidad de cabo de diferentes tamaños
Equipaje	6	Mangueras
	8	Escaleras
Bodega	2	Conductores de relámpagos
Entrepuente	1	Banda aspirante
		Utiles de bombas completas
Pinturas	6	Cajitas de bronce

(Firmado) *J. SHARPE*

Callao, Julio 8 de 1885. Recibimos conforme. (firmado) Toribio Raygada. (firmado) Leopoldo Sánchez. (firmado) Lino M. Cueto. (firmado) Juan Salaverry.

Es copia fiel del original
Lima, Junio 10 de 1886
M. ESPINOSA
(firmado).

MAQUINARIA

2	Ladrillos de Bristol
3 lbs.	Plomo en polvo
6 docs.	Tornillos y tuercas de fierro
1 lba.	Alambre de bronce
1/2 vara	Tejido de alambre de id.
1	Cepillo de madera para barrer
1	Id. fierro para limpiar tubos
4	Brochas para pintura
2	Cepillos de mano para lavar
1	Brocha para blanquear
5 lbs.	Cimiento "Vulcan"
3 varas	Lona

ANEXO D

1/2 plancha	Metal amarillo
1 pozo	Limpia limas
10	Parrillas de fierro para calderas
1 rollo	Filástica de cáñamo
1 Id.	Id. id.
3 lbs.	Pabilo
3	Felpudos
25 lbs.	Pintura preparada
20 pies	Empaquetadura de jebe
3 docs.	Anillos de fierro
1 lba.	Alambre de cobre
1	Yunque
1	Arriete
4	Barbiquejos surtidos
8	Baldes de fierro
1	Compás de calibres
20	Cinceles surtidos
1	Empalmadura
2	Canastas para carbón
3	Chavetas de fierro
12	Taladros surtidos
1	Columna portátil para id.
9	Limas surtidas
9	Rastrillos para hornillas
1	Fragua portátil
1	Serrucho de arco
3	Medidores de presión de vapor
1	Piedra de amobar
19	Martillos surtidos
2	Mangos para id.
1	Hidrómetro
1	Serrucho ordinario
8	Lámparas
2	Id. de mano
3	Candados
22	Aceiteros fijos
6	Id. de mano
50 lbs.	Empaquetadura para válvulas
9	Herramientas para empaquetar
4	Palos id.
2	Barretas de fierro
4	Barras de fierro para mover los fuegos
8	Hojas de id.
2	Punzones
2	Rastrillos para tubos
2	Serruchos
2	Rasquetas triangulares
1	Id. de cuchillo
1	Gato de tornillo

1	Id. de id. para estirar
4	Grilletes
14	Pernos con ojo
7	Lampas de fierro
6	Barras de fierro con ojo para fogoneros
1	Herramienta para soldar
53	Llaves de fierro para maquinaria
1 juego	Plancha de tornillo con sus machos y datos
1	Regla de acero
3 juegos	Motones con jarcia
1	Yunque para aceite
1	Id. id. sebo
5	Tenazas para herrero
1	Tornillo de banco
4	Tapa tubos ordinarios
6	Id. de patente
1	Herramienta para colocar tubos
1	Reloj
1	Medidor de vacuo
1	Barómetro
1	Instrumento para contar revoluciones
1	Id. de señales con su campana
1	Plancha para nivelar cosas
2	Tubos de comunicación
1	Instrumento indicador de fuerza
4	Pares chumaceras para varias partes de la máquina
2	Pernos para las chumaceras del eje principal
12	Id. para las ruedas
1	Chumacera para la barra de revolver
2	Planchas de guía para barras de pistón
12	Resortes para las válvulas de relevo
24	Tornillos para las bombas
1	Barra de válvula a B.P.
2	Resortes para las válvulas de relevo
1	Chumacera para eje de aletas de ruedas
1	Eje de tornillo para la máquina de revolver
3	Chumaceras para la máquina de revolver
80	Tubos de condensador
3	Id. ordinarios para caldera
1	Id. estay para id.
2	Tuercas para hornillas
10	Planchas de llama para id.

Callao, Julio 8 de 1885. Recibimos conforme. (firmado) Toribio Raygada. (firmado) Leopoldo Sánchez. (firmado) Lino M. Cueto. (firmado) Juan Salaverry.

Es copia fiel del original
Lima, Junio 10 de 1886
M. ESPINOSA
(firmado).

ANEXO D

MAYORDOMOS

	Servicio de Plaqué
4	Mantequilleras
1	Cuchillo para mantequilla
1	Palmatoria
2	Cuchillos para queso
1	Cafetera
3	Lecheras
3	Alcusas
2	Cuchillos para pescado
2	Tenedores id.
80	Id. para postre
60	Id. de mesa
11	Fuentes largas
11	Tapas largas
8	Fuentes ovales
6	Fuentes para verduras
6	Tapas
1	Aguatera
1	Tintero con un frasco
1	Jarro para nieve
1	Cucharón para sopa
2	Id. para salsa
1	Quiebra nueces
5	Lámparas para salón completas
2	Salseras con sus tapas
2	Teteras con una perilla rota
1	Sopera completa
5	Agujas para carne
3	Azucareras con sus tenedores
1	Cucharita para pimienta
60	Cucharas para postres
30	Id. para huevos
4	Id. para salsa
4	Id. para mostaza
7	Id. para sal
50	Id. de mesa
30	Id. para té
4	Tostaderas
1	Bandeja
1	Embudo para vinos
1	Campanilla
	Cuchillería
2	Cuchillos grandes para despedazar
1	Id. chico id.
6	Tenedores grandes id.
4	Tenedores chicos id.

46	Cuchillos de mesa
60	Cuchillos para postres
1	Chaira para afilar cuchillo
	Ropa
15	Paños azules
93	Sobrecamas blancas
91	Frazadas
186	Sábanas de hilo
101	Forros de colchón
87	Forros de almohadas gruesas
50	Forros de almohadas de hilos
12	Manteles para el salón
149	Paños de cara
12	Paños para baño
24	Paños de despensa
2	Paños para carne
24	Paños para vasos
50	Servilletas
30	Sobrecamas azules
65	Sábanas de algodón
87	Forros de almohadas de algodón
6	Sacos para ropa
	Tapicería
111	Colchones
60	Almohadas de pluma
109	Id. de crin
57	Carpetas para cuartos
41	Sofás de terciopelo
8	Almohadones de sofá id.
11	Sofás de crin
2	Almohadones de crin
5	Sobremesas coloradas
3	Sobremesas comunes
	Locería
2	Ensaladeras
46	Tazas para café
56	Tazas para té
39	Platitos para café
56	Platitos para té
50	Basinillas
6	Fuentes grandes para carne
4	Fuentes para verduras con 8 tapas
30	Fuentes para frutas
1	Fuente para pasteles
10	Hueveras
60	Platos para sopa

ANEXO D

120	Platos extendidos
30	Platos para postre
	Cristalería
24	Vasos azules para vinos
50	Vasitos para vinos
12	Vasos para champagne
57	Vasos ordinarios
6	Vasos para soda
6	Botellas grandes para vino
12	Botellas chicas
6	Botellas grandes para agua
54	Botellas para camarotes
2	Jarritos para encurtidos
11	Saleros
34	Globos para candeleros
5	Globos grandes para salón
	Artículos diversos de Cámara
1	Cafetera
1	Escalerita de camarote
62	Candeleros de cobre
14	Banquitos
55	Tinajas para agua
55	Cántaros para agua
49	Estantes
30	Perchas (Railway, Nets)
1	Baño de lata para los pies
1	Filtro de piedra
53	Espejos
71	Salvavidas
2	Mesas chicas
1	Mesa chica en el comedor de maquinistas
2	Espejos grandes
2	Almanaques de Náutica de años pasados
4	Mesas grandes para salón
8	Asientos
1	Juego de tablas para mesas de salón
4	Balances para copas y vasos
2	Espejos grandes del salón
1	Refractor
3	Aparadores (2 en el salón y 1 en el comedor de maquinistas)
	Artículos diversos de cocina, panadería y carnicería
5	Sartenes
2	Cacerolas de cobre grandes completas
9	Cacerolas de cobre chicas completas
1	Aguatera de cobre chica completa

1	Aguatera de cobre grande completa
1	Aguatera de cobre para pescado completa
1	Cucharón grande de lata
1	Cuchara de lata
1	Cuchara paleta para pescado
1	Pala para carbón
2	Herramientas para fuego
8	Latas cuadradas para víveres
1	Rallador
3	Moldes para gelatina
1	Molde para budín
1	Tenedor para tostadas
1	Hacha grande
1	Máquina para moler carne
1	Puntal para despellejar
1	Cajón para cueros
1	Gallinero
1	Campana

Callao, Julio 8 de 1885. Recibimos conforme.
(firmado) Toribio Raygada. (firmado) Leopoldo Sánchez.
(firmado) Lino M. Cueto. (firmado) Juan Salaverry.

Es copia fiel del original
Lima, junio de 1886
M. ESPINOSA
(firmado).

ANEXO E

Presupuesto del haber correspondiente a la dotación del transporte nacional Perú *por el presente mes de octubre de 1885*

CLASES	*NOMBRES*	*DIAS*	*HABER*	*PERCIBO*
Comandante Capitán de Corbeta	D. Juan Salaverry	30	105.83	105.83
Teniente Primero	D. Francisco León	"	75.83	75.83
Teniente Primero graduado	D. Vicente Espinosa	"	65.00	65.00
Teniente Segundo	D. Ismael Meza	"	65.00	65.00
Teniente Segundo	D. Juan E. Taboada	"	65.00	65.00
Teniente Segundo	D. Juan F. Balta	"	65.00	65.00
Teniente Segundo	D. Carlos B. Tizón	"	65.00	65.00
Alférez de Fragata	D. Benjamín de la Haza	"	55.00	55.00
Alférez de Fragata	D. Juan de Mora	"	55.00	55.00
Guardia Marina	D. Federico Guerrero	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. José M. Saavedra	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Adalberto Narvarte	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Osvaldo Lama	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Nicanor Goycochea	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Emilio Díaz	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Belisario Aljovín	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Nicanor Placencia	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Alejandro Newel	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Guillermo Spiers	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. César Romero	"	20.00	20.00
Guardia Marina	D. Juan A. Hohagen	"	20.00	20.00
Contador Oficial 1°	D. José Y. Sologuren	"	83.33	83.33
Cirujano de 1° Clase	D. Luis F. Salaverry	"	108.30	108.30
Primer Ingeniero	D. Benjamín Botsford	"	150.00	150.00
Primer Ingeniero	D. Juan Mc Millan	"	150.00	150.00
Segundo Ingeniero	D. Emilio Valladares	"	83.33	83.33
Tercer Ingeniero	D. Pedro Falcón	"	75.80	75.80
Tercer Ingeniero	D. Flavio Calderón	"	75.80	75.80
Cuarto Ingeniero	D. Augusto Matheus	"	60.00	60.00
Cuarto Ingeniero	D. Julio Salvat	"	60.00	60.00
Ayudante de Máquina	D. José M. Sarmiento	"	48.00	48.00
1er. Contra Maestre	Jorge Nicolás	"	50.00	50.00
1er. Guardián	Gregorio Ruiz	"	32.00	32.00
2do. Guardián	Juan A. Marcho	"	26.00	26.00
2do. Condestable	Manuel Ugarte	"	32.00	32.00
Herrero	Guillermo León	"	40.00	40.00
Carpintero	Cecilio Puertas	"	45.00	45.00
2do. Calafate	Julio Ríos	"	35.00	35.00
Maestre de Víveres	Manuel Valderrama	"	30.00	30.00
Despensero	Julio Dávila	"	22.00	22.00
Cabo de Timoneles	Francisco Simpson	"	20.00	20.00
Cabo de luces	José Luis	"	20.00	20.00
Farmacéutico	Rafael Sarmiento	"	32.00	32.00

CLASES	*NOMBRES*	*DIAS*	*HABER*	*PERCIBO*
Cocinero de 1ra. Cámara	Vicente Rauco	10	20.00	20.00
Cocinero de 2da. Cámara	Pedro Silva	2	20.00	1.32
Cocinero de 2da. Cámara	Manuel Rauco	18	20.00	11.88
Cocinero de Equipaje	José Sol	30	22.00	22.00
Mayordomo de 1ra. Cámara	Pedro A. Luna	"	22.00	22.00
Mayordomo de 2da. Cámara	Martín Cortéz	"	20.00	20.00
Salonero	Lorenzo Retis	"	26.00	26.00
Camarotero	Eduardo Soler	"	20.00	20.00
Camarotero	Alfredo Garí	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	José Soria	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Adolfo Gonzales	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	José Rodríguez	5	20.00	3.30
Artillero de Preferencia	Felipe Menconí	30	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Albino Rodríguez	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Diego Hutor	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Antonio Hutor	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Jorge Browich	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Domingo Lisa	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Andrés Revolledo	"	20.00	20.00
Artillero de Preferencia	Carlos Sedillo	"	20.00	20.00
Artillero Ordinario	Emilio Delgado	"	18.00	18.00
Artillero Ordinario	Juan Jackson	"	18.00	18.00
Artillero Ordinario	Juan Petersen	14	18.00	8.40
Artillero Ordinario	Jorge Knight	30	18.00	18.00
Artillero Ordinario	Eleuterio Medina	"	18.00	18.00
Artillero Ordinario	Juan Gómez	"	18.00	18.00
Artillero Ordinario	Francisco Ambrocio	20	18.00	12.00
Artillero Ordinario	Manuel Leadley	16	18.00	9.60
Artillero Ordinario	Manuel Espinosa	5	18.00	3.00
Artillero Ordinario	Juan Farant	10	18.00	6.00
Artillero Ordinario	José Cristóbal	9	18.00	5.40
Marinero	Manuel Espinosa	14	16.00	7.42
Marinero	Manuel Montes	18	16.00	9.54
Marinero	José Soto	30	16.00	16.00
Marinero	Benito Flores	"	16.00	16.00
Marinero	Charles Williams	"	16.00	16.00
Marinero	Juan Williams	"	16.00	16.00
Marinero	Patrick Downey	16	16.00	8.48
Marinero	Santiago Ivarola	30	16.00	16.00
Marinero	Leonidas Araoz	"	16.00	16.00
Marinero	Manuel Leadeley	14	16.00	7.42
Marinero	Francisco Guido	30	16.00	16.00
Marinero	Francisco Baco	"	16.00	16.00
Marinero	José Cristóbal	21	16.00	11.13
Marinero	Alberto Mela	16	16.00	8.48
Marinero	Juan Farant	20	16.00	10.60
Marinero	Walter Robertson	30	16.00	16.00
Marinero	Andrés Camacho	28	16.00	8.48
Marinero	David Davis	21	16.00	11.13
Marinero	José F. Puentes	11	16.00	8.48
Marinero	Vicente León	10	16.00	5.33
Marinero	José Lasara	10	16.00	5.33
Marinero	Manuel Aguayo	4	16.00	2.12

ANEXO E

CLASES	*NOMBRES*	*DIAS*	*HABER*	*PERCIBO*
Grumete	Abraham Ramírez	10	10.00	3.33
Grumete	Bernabé Santiago	30	10.00	10.00
Grumete	Francisco Nugent	"	10.00	10.00
Grumete	Pascual Galdames	"	10.00	10.00
Grumete	Juan Sánchez	15	10.00	5.00
Grumete	Manuel Hurtado	30	10.00	10.00
Grumete	Julio García	"	10.00	10.00
Grumete	Angel Martínez	"	10.00	10.00
Grumete	José F. Fuentes	14	10.00	4.62
Grumete	Epifanio Zavala	30	10.00	10.00
Grumete	Teodoro Carrillo	"	10.00	10.00
Grumete	Enrique Huertas	19	10.00	5.28
Grumete	Juan Peterson	16	10.00	5.28
Grumete	Patrick Downey	14	10.00	4.62
Grumete	Manuel Espinosa	11	10.00	3.63
Grumete	Manuel Montes	11	10.00	3.63
Grumete	Alberto Mela	14	10.00	4.62
Cabo de Fogoneros	David Risco	30	32.00	32.00
Cabo de Fogoneros	Jorge Peers	"	32.00	32.00
Cabo de Fogoneros	Thomas Owens	"	32.00	32.00
Cabo de Fogoneros	Antonio Salas	"	32.00	32.00
Fogonero	Guillermo León 2°	"	28.00	28.00
Fogonero	Fidel Rodríguez	"	28.00	28.00
Fogonero	Antonio Joaquín	"	28.00	28.00
Fogonero	Juan Sánchez	"	28.00	28.00
Fogonero	Juan Soto	"	28.00	28.00
Fogonero	Francisco Crin	14	28.00	13.02
Fogonero	Tiburcio Alvarado	30	28.00	28.00
Fogonero	Juan Murphy	"	28.00	28.00
Fogonero	Fernando Rivadeneyra	14	28.00	13.02
Fogonero	Williams Jackson	29	28.00	26.97
Fogonero	Carlos Mason	28	28.00	26.04
Fogonero	Enrique Arrieta	10	28.00	9.33
Fogonero	Alberto Thomson	15	28.00	14.00
Fogonero	Jesús Bustabade	4	28.00	3.72
Carbonero	Juan G. Espinosa	30	16.00	16.00
Carbonero	Eduardo Parodi	"	16.00	16.00
Carbonero	Enrique Sandiman	"	16.00	16.00
Carbonero	Henry Fitz	"	16.00	16.00
Carbonero	Alberto Thomson	15	16.00	8.00
Carbonero	Enrique Arrieta	20	16.00	10.60
Carbonero	Pedro Ramírez	30	16.00	16.00
Carbonero	Juan D. Espinosa	"	16.00	16.00
Carbonero	Enrique Huertas	11	16.00	5.83
Carbonero	Fernando Rivadeneyra	16	16.00	8.48
	Suma			3,557.12

GRATIFICACIONES

Para un comandante, Capitán de Corbeta por 30 días	46.83
Para un 2do. comandante, teniente 1° por 30 días	20.00
Para cinco Tenientes 2dos. por 30 días	100.00

Para dos Alférez de Fragata por 30 días	40.00
Para doce Guardia Marinas por 30 días	240.00
Para dos Oficiales Mayores por 30 días	40.00
Para siete Ingenieros por 30 días	140.00
Suma	626.83

DEMOSTRACION

Por sueldos	3,557.12
Por gratificaciones	626.83
Suma	4,183.95

Importa el presente presupuesto la suma de cuatro mil ciento ochenta y tres soles y noventa y cinco centavos de plata.

Al ancla, Pisco, 31 de octubre 1885

El Contador
(Firmado) *JOSE IGNACIO SOLOGUREN.*

V°B°
JUAN SALAVERRY

ANEXO F

Lista de Revista de Comisario que se pasa a bordo del transporte Santa Rosa *en el mes y día de la fecha*

Jefes y Oficiales de Guerra

Primer Comandante Capitán de Navío	Manuel A. Villavisencio
Segundo Comandante Capitán de Fragata	José Rosas
Teniente Segundo	Grimaldo Villavisencio
Teniente Segundo	José A. Morante
Alférez de Fragata	Alberto Vargas
Alférez de Fragata	Federico de la Haza

Guardias Marinas

Adalberto Nalvarte

Oficiales Mayores

Contador Oficial	D. Pedro Herrada

Maquinistas

Primer Maquinista	Albert Lawrence
Tercer Maquinista	Luis Shavó
Cuarto Maquinista	Wolltan Wiscken

Oficiales de Mar

Primer Guardián	José Ordóñez
Farmacéutico	Otón Freyre
Maestre de víveres	Antonio Herrera
Segundo Carpintero	Andrés Camacho
Mayordomo de Primera Cámara	Juan Pérez
Mayordomo de Segunda Cámara	Filiberto Martínez
Cocinero de Equipaje	Justo Morán
Cocinero de Cámara	Raymundo Pacheco

Artillero de Preferencia

Enrique Belman

Artilleros Ordinarios

José León Flores y Dionisio Aponte

Marineros

José M. Cabezudo
Ventura Cuba
Genaro Fuentes
Ricardo Mendoza
Gregorio Ochoa
Juan Billeros
José Campos
Justo Ñaqui

José Chueca

Grumetes

José Trigoso
Fernando Silva
Manuel Gastelo
Juan F. García
Felipe Cabrera
Juan Sánchez
Jacinto Francia
Manuel Zapata
Gilberto Benites
Cesario Alvarez
Nazario Alzamora
Ciriaco Aguirre

Fogoneros

Guillermo Eduard
Thomas Kufe
Alfredo Wolán
Enrique Garaycochea

Carboneros

Thomas Stevenson
Epifanio Ramírez

Lucas Ponce

Guarnición (Batallón Junín N° 2)

Teniente Graduado
Sargento Segundo
Cabo Segundo
Corneta Soldado
Adolfo Rosas
Valentín Gualpa
Juan Pérez
Manuel Farías

Soldados

Luis Pacopia
José Sotomayor
Luciano Cuba
Esteban Tamahuana
Mariano Aguilar
Miguel Aguilar
Eusebio Vásquez
Marcelino Reyes

Baltazar González

Al ancla, Callao, enero 14 de 1890
El Jefe de Detall
(firmado) *JOSE ROSAS.*

V°B°
VILLAVISENCIO

ANEXO G

Lista de Revista de Comisario que pasan los señores Jefes, Oficiales y demás individuos de la dotación del crucero nacional Lima *en el presente mes de diciembre de 1889*

Plana Mayor

Comandante, Capitán de Navío	D. Ruperto Alzamora
Segundo Comandante, Capitán de Corbeta	D. Gervasio Santillana

Oficiales de Guerra

Teniente Primero	D. Nicanor Asín
Teniente Primero	D. Ramón Sánchez Carrión
Teniente Segundo	D. Manuel Sánchez
Teniente Segundo	D. Carlos B. Tizón
Alférez de Fragata	D. Alfredo Villavisencio

Guardias Marinas

D. Daniel Salazar
D. Augusto Loayza

Oficiales Mayores

Cirujano de Primera Clase	Dr. D. Teodomiro Sarmiento
Contador Oficial 2° del C.P.	D. Juan Ricardi

Maquinista

Primer Maquinista	D. Roberto Sprogooth
Segundo Maquinista	D. Williams Black
Tercer Maquinista	D. Williams Vickers
Tercer Maquinista	D. James Henderson
Tercer Maquinista	D. Germán Narváez
Cuarto Maquinista	D. Henry Lonnon
Ayudante de Máquina	D. Williams Mackie

Oficiales de Mar

Primer Condestable	Williams Wade
Primer Contramaestre	Juan A. Aguilar
Artillero Instructor, Contra.	Alfred Jeffry
Carpintero	Anton Hansen
Herrero	Vicenzo Navach
Maestre de Víveres	Luis Eden

Despensero	Manuel Pueyes
Farmacéutico	Jess Etheridge
Cabo de Timoneles	Augusto Lellicrom
Patrón de lancha	Vicente Guillard
Primer Guardián	Miguel Andrases
Segundo Guardián	Luigi Canilico
Cocinero de Equipaje	José Salt
Mayordomo de Cámara	Enrique I. Ruiz
Cocinero de Primera Cámara	Rufino Cisneros
Cocinero de Segunda Cámara	Manuel Bustamante
Cabo de Luces	Pablo Crom

Artilleros de Preferencia

Williams Kelly	Fernando Calefano
Daniel E. Morales y Muro	Roberto Pany
Tomás Jery	Bonati Natali

Artilleros Ordinarios

José Mendoza	Oganna Masacht
Federico Schnerib	Isidro M. Isevbery
Tomás Alvarez	George Pieny

Marineros

José López	Robert Chatuin
Williams Morgan	Miguel Romero
John Cremarc	James Pretty

Andrés Gómez

Grumetes

Heraclio Valle	Manuel Arellano
Abraham Bustamante	Juan Leveroni
José G. Sánchez	Ramón Naranjo
Leonardo Muñiz	Eleodoro Zapill
Francisco Herrera	Emilio Alipázaga
Domingo Chávez	Fidel Villalobos
Clemente Camacho	Carlos Peterson
José M. Herrera	Francisco Asaldi
Juan Celi	Horacio Riofrío
Virgilio Velásquez	Guillermo Zapata
Carlos Reyes	Pedro Torres
Germán R. Varela	Epifanio Zavala
Manuel Ruiz	Gabriel Hernández
Carlos Blancas	Jorge Lincoln
Enrique Huertas	José Erquiaga
José Flores	Manuel Salazar

ANEXO G

Cabos de Fogoneros

Frank Matteoli
Manotti Zambelli
Costis Estrangelos
Williams Allen
Frank Blown
Miguel Razzeto
Aba Jassan

Fogoneros

Lizardo Gaviño
Fidel Rodríguez
Pedro Espinoza
Ernesto Rozzeni
David Muller
Emilio Jaraba

Carboneros

Thomas Wood
Alfred Conpland
Benjamín Larrea
James Boirdien
Manuel Bernardo
Manuel Céspedes

Guarnición del Batallón Ayacucho N° 3

Capitán D. Abdón Canales
Sargento Segundo Loredo M. Martínez
Cabo Primero Manuel Peralta
Cabo Segundo Segundo Quispe
Cabo Segundo Manuel Ruiz
Corneta Ignacio Ramos
Soldado Luis Ramos
Soldado Calixto Bernaola
Soldado Antonio Núñez
Soldado Pablo Puna
Soldado Benjamín Sacalaya
Soldado Augusto Galarza
Soldado Melchor Quispe
Soldado Julián Concha
Soldado Felipe Guzmán
Soldado Santiago Chipana
Soldado Pascual Espejo
Soldado Cayetano Luna
Soldado Vicente Quispe
Soldado Apolinario Mendoza
Soldado Isidro Quispe

Al ancla, Callao, diciembre 14 de 1889
El Oficial encargado del Detall
(firmado) *RAMON SANCHEZ CARRION.*

V° B°
ALZAMORA

ANEXO H

Lista de Revista de Comisario que se pasa a bordo del crucero nacional Constitución *en el mes y día de la fecha*

Jefes y Oficiales de Guerra

Comandante Capitán de Navío	D. Manuel O. Villavisencio
Segundo Comandante Capitán de Navío Gdo.	D. José M. Silva
Teniente Primero	D. Benjamín de la Haza
Alférez de Fragata	D. Enrique Dancuart
Alférez de Fragata	D. Numa P. León
Alférez de Fragata	D. Augusto Pimentel
Alférez de Fragata	D. Dimas Villavisencio
Alférez de Fragata	D. Teodosio Cabada

Guardias Marinas

D. Guillermo Kruger	D. José M. Olivera
D. Manuel Garavito	D. Manuel Ugarte
D. Carlos Borda	

Oficiales Mayores

Cirujano de clase	
Contador Oficial 2° del Cuerpo Político	D. Germán Fernández Aveleira

Maquinistas

Primer Ingeniero	D. Eduardo Roberts
Segundo Ingeniero	D. Jorge Gillfillan
Segundo Ingeniero	D. Flavio Calderón
Cuarto Ingeniero	D. Juan Klowath

Oficiales de Mar

Segundo Guardián	Felipe Cabrera
Segundo Condestable	José Herrera
Segundo Carpintero	Manuel E. Chávez
Maestre de víveres	José A. Herrera
Despensero	Julio Silva
Calafate	Hilario Ibáñez
Mayordomo de Primera Cámara	Manuel Rojas
Mayordomo de Segunda Cámara	Emeterio Carrillo

Cocinero de Primera Cámara — José Espinoza
Cocinero de equipaje — Ignacio Cavero
Cabo de luces — Manuel Díaz.

Artilleros de Preferencia

William Westlake — Julián Alvarez
Gregorio Ochoa — Oscar Fernandini

Artilleros Ordinarios

Manuel Arias — Enrique Wilson
Saturnino Avila

Marineros

Emiliano Gutiérrez (Hospital) — Ramón Vilela
Sabino Sáenz — Arturo G. Marks (Hospital)
Arturo Coplan — Gabriel Ramírez
Manuel Manzanares — José Zárate
Esteban Dueñas — Domingo Risco
Manuel Espichán

Grumetes

Jorge Espinoza — José Ortega
Julio Arrunátegui — Matías Leyva
Antonio Paino — Ignacio Alvarez
Pedro Lausiriva — Gregorio Salas
Juan Valdelomar — Genaro García
Abelardo Vega — Juan Montero
Félix Zapatel — Nemesio Larrea
Benjamín Cabanillas — Ernesto Gil
Manuel Gómez — José Coloma
Enrique Salinas — Manuel Palomino
Pedro García

Cabos de Fogoneros

Laureano Escudero — Emilio Díaz
Julio Rojas

Fogoneros

José Barrios — José Pérez
Juan Salas — Nicasio Guzmán
Manuel Gonzales — Mateo Córdova
Rafael Donvelindo — Ignacio García
Manuel Hidalgo

Carboneros

Andrés Ruiz	César Duver
Alfredo Conde	Gerardo Rivadeneyra
Felipe Manzanares	Eusebio Quezada

Guarnición de la Brigada de Artillería "2 de Mayo"

Capitán Teniente	D. José Gamarra
Alférez	D. Enrique Ballesteros
Sargento Segundo	D. Teodoro Góngora
Cabo Primero	D. Tiburcio Rojas
Cabo Segundo	D. Ramón Cervantes
Cabo Segundo	D. Isaac Rivera
Corneta soldado	D. Francisco Carpio

Soldados

Avelino Cutiri	Juan Condori
Mariano Leyton	Gabriel Iturregui
Gregorio Leandro	Manuel V. Suárez
Santiago Paredes	Abel Abarca
Tomás Gómez	Casimiro Ramos
Manuel Sánchez	José Díaz
Ricardo Gutiérrez	Manuel Ramírez
Encarnación Plácido	Rufino Cárdenas
Antonio Marquina	Manuel Oré
Mariano Alvarado	Daniel Montalva
César Ballesteros	Remigio Gutiérrez
Lorenzo García	Antonio Contreras

Maximiliano Gaymer

Jefes y Oficiales en comisión, a bordo del expresado por orden suprema

Teniente Coronel graduado	D. José M. Alvarez Calderón
Teniente Coronel graduado	D. Leopoldo Dupont
Sargento Mayor graduado	D. Froylan Argaluza
Teniente Primero de la Armada	D. Carlos Barandiarán

Al ancla, Callao, octubre 15 de 1894
El Oficial del Detall
BENJAMIN DE LA HAZA.

V° B°
VILLAVISENCIO

ANEXO I

Lista de Revista de Comisario que pasa la Plana Mayor y tripulación del transporte Chalaco *en el mes y día de la fecha*

Plana Mayor

Comandante Capitán de Corbeta	Abelardo León y Quintana
Teniente Primero graduado	José M. Tirado
Guardiamarina	Moisés Pinto Basurto
Guardiamarina	Abraham A. de Rivero
Guardiamarina	Manuel Galdo
Contador	Javier Mariátegui
Segundo Maquinista	Pedro Valladares
Cuarto Maquinista	David Risco
Cuarto Maquinista	Julio Rayo
Cuarto Maquinista (contratado)	Alfredo Rosell
Ayudante de máquina	Alberto Darrós

Oficiales de Mar

Primer guardián	Julio Solar
Farmacéutico	Moisés Caycho
Herrero	Locadio Campoverde
Segundo Condestable	Fabio Jiménez
Segundo Carpintero	Agustín Traverso
Ayudante de Detall	Francisco Vargas
Despensero	Ismael Farfán
Mayordomo de cámara	Carlos Risco
Cocinero de equipaje	Eduardo Cervera
Cocinero de cámara	Antonio Salazar

Artilleros de Preferencia

Pedro Aquije	Gregorio Rocha

Artilleros Ordinarios

Gregorio Paredes	Sergio Villanueva

Marineros

Calixto Nipa	Tomás Cumacho
Octavio Dávila	Domingo Montes
Carlos Maturana	Ildefonso Guerrero

Grumetes

Pablo Sánchez
Pablo Díaz
Francisco Ramírez
Gerardo Campos
Emiliano Sifuentes
Ricardo Medina
Pedro Gutiérrez
Emilio Camarena
Roberto Martínez
Francisco Marisaca
Vicente Ríos
Hilario Maturana
Francisco Barragán
Manuel Ortiz

Fogoneros

Sebastián López
Guillermo Wilson
Darío Vega

Carboneros

Francisco Cleque
Celso Astorne

Al ancla, Callao, 11 de enero de 1906
El Oficial de Detall
(firmado) *JOSE M. TIRADO.*

V° B°
LEON Y QUINTANA

ANEXO J

Actas de la Junta de Marina de 1904

J. 1. ACTA DEL MARTES 13 DE DICIEMBRE

A 2.30 p.m. del 13 de Diciembre de 1904, reunidos en el local de la Capitanía del Callao los Srs. C. Almirante Dn. M. Melitón Carvajal, Capitán de Navío D. Toribio Raygada y los de Fragata D. Juan M. Ontaneda y D.J. Ernesto de Mora, se dio lectura a un oficio del Sr. Director de Marina de fecha10 del presente, comunicando el decreto ministerial que ordena la formación de una Junta, compuesta del Sr. C. Almirante y Jefes nombrados y además el Sr. Capitán de Navío D. Nicanor Asín, con el fin de informar sobre varios puntos concernientes a nuestros buques de guerra.

El Sr. C. Almirante Presidente de la Junta, en vista de los varios puntos sobre los que debía informar ésta, los repartió en tres partes.

Artillería. Si conviene o no conservar la antigua artillería. Conveniencia de dotar a los buques *Constitución, Lima* y *Santa Rosa* de artillería moderna. Número de cañones para cada uno, calibre y sistema. Obras preparatorias para montar la misma artillería y presupuesto de estas obras.

Cascos. Estado general de los cascos, cubiertas y compartimientos. Tiempo máximo de duración de los cascos. Reparaciones que sea necesario hacerles en sus diversas partes, y costo aproximado de estas reparaciones. Tiempo máximo y mínimo que podrán durar estas. Este estudio se concretará al *Constitución* y *Santa Rosa.*

Máquina. Estado de máquinas y calderas del *Constitución* y *Santa Rosa.* Tiempo máximo de duración de éstas. Estado actual de las máquinas de la *Lima.* Aplicación de las calderas de la *Lima* para el *Santa Rosa.* Reparaciones que habrá que hacer en las calderas y máquinas de los tres buques y su costo aproximado.

Enseguida el Sr. Presidente encargó el estudio e informe de la artillería, casco y máquinas a los Srs. Capitán de Navío D. Toribio Raygada y Asín y al de Fragata Sr. Ontaneda respectivamente, sirviendo como Secretario de la Junta el Sr. Capitán de Fragata Mora. Dispuso, también, que se pasara un oficio a la Mayoría de Ordenes para que los 1ros. Ings. de los buques *Constitución, Lima* y *Chalaco* se pusieran a disposición del Comandante Ontaneda y se indicó al Capitán de Fragata Secretario, buscara una persona técnica en el conocimiento del material de fierro y acero, para que asesorara a la Junta. No habiendo otro asunto de que ocuparse se levantó la sesión siendo las 4.00 p.m. y citándose para el Martes próximo.

M. MELITON CARVAJAL
(firmado)

TORIBIO RAYGADA
(firmado)

NICANOR ASIN
(firmado)

JUAN ONTANEDA
(firmado)

J. ERNESTO DE MORA
(firmado).

J. 2. ACTA DEL SABADO 24 DE DICIEMBRE

En el local de la Capitanía del Puerto del Callao a las 3.00 p.m. se reunieron bajo la Presidencia del Sr. C. Almirante D.M. Melitón Carvajal, los Sres. Capitanes de Navío D. Toribio Raygada, D. Nicanor Asín y los de Fragata D. Juan M. Ontaneda y D. J.E. de Mora. Se dio lectura al acta de la sesión anterior, la que fue aprobada sin observación. Se dio cuenta de los informes siguientes: de artillería con algunos planos presentados por el Sr. Comandante D. Toribio Raygada y el de máquinas y calderas presentado por el Sr. Comandante Ontaneda, acompañando además los informes de los Ingenieros de la Armada y del profesor de máquinas de la E. Naval referentes todos a los mismos puntos; a la orden del día.

Orden del día

Se dio lectura al informe de artillería, el cual como se ocupaba del armamento para los diversos buques de la Escuadra, dispuso el Sr. Presidente se discutiera primero el artillado para el *Santa Rosa*. Con respecto a este buque la junta opinó unánimemente por el siguiente armamento: 3 cañones de 47 mm. semiautomáticos emplazados dos sobrecubierta a proa en reductos con el mayor sector de tiro y uno en la toldilla de popa sobre el eje longitudinal y próximo a la línea del codaste para darle el mayor ángulo de fuego y dos ametralladoras calibre de fusil en la toldilla central y se acordó también que los tres cañones de 47 mm. que fueron de la *Lima* podían destinarse a este transporte. Con respecto a las "Santa Bárbaras" y pañoles sólo se creyó necesario introducir ligeras modificaciones en vista del armamento.

Puesto en discusión el armamento del transporte *Constitución* el Sr. Comandante Raygada autor del proyecto manifestó que el armamento propuesto lo consideraba el más aparente en tipo, calibre, número y sistema para el *Constitución* cuyo rol es de transporte y que no se había considerado piezas de mayor calibre porque creía que el costo de éstas no estaba en armonía con la poca vida que le quedaba a ese barco y con la misión que le correspondía. El Sr. C. Almirante dio los datos referentes a la "perforación de planchas de fierro dulce hechas por las piezas de 37, 47 y 57 mm. a la distancia de 2,000 metros y que en vista del trabajo de las piezas de 47 mm. creía que eran más que suficientes para perforar los costados de los buques como el *Constitución*."

El Comandante Ontaneda fue de opinión que se aumentara el número de piezas, para anular los ángulos muertos que consentían la eslora de ese barco y el poco armamento proyectado y que las piezas de 47 mm. eran las más aparentes para su rol de transporte que debía limitarse a la defensiva.

El Comandante Asín dijo que opinaba por el calibre de 57 mm. pues creía muy pequeño el calibre de 47 mm. cuya perforación podía fácilmente obturarse y por razones de policía le parecía inconveniente colocar piezas en los callejones.

El Comandante Mora manifestó que a su juicio el proyecto defendía muy poco al *Constitución* de 100 m. de eslora. Que en su opinión considera las piezas de 76 mm. como las más aparentes para esta nave destinada al transporte de fuerzas; pero que sólo en atención al costo, que lo supone muy superior a las de 47 mm. es que se decide por estas últimas pero en el número de 10 distribuidoras 6, en las tres toldillas y cuatro en la cubierta principal y dos ametralladoras en el puente. Dado el punto por suficientemente discutido la mayoría opinó por el siguiente armamento: 4 de 47 mm. semiautómaticos en las toldillas extremas montados en los mismos puntos donde están los actuales de 87 mm. 4 en la cubierta principal y 4 ametralladoras en la toldilla central.

Respecto a las "Santa Bárbaras" y pañoles se juzgó necesario introducir las modi-

ficaciones que el nuevo armamento imponga.

En la discusión del armamento para el Crucero *Lima*, por unanimidad se aceptaron los 6 cañones de 10 cm. emplazados conforme al proyecto. Respecto al armamento secundario la mayoría opinó por colocar 2 de 47 mm. en el castillo, 2 del mismo calibre en la toldilla de popa, 2 de 37 mm. en la toldilla del centro y 2 ametralladoras calibre de fusil. El Comandante Mora dijo que por las mismas razones expuestas al tratarse del *Constitución* opinaba porque el armamento menor de la *Lima* debía componerse de 8 cañones de 47 mm. montados próximamente en los 8 ángulos de las 3 toldillas y dos ametralladoras en el puente.

El Sr. Presidente expresó que en la discusión que había tenido lugar respecto al artillado de los buques, sólo había tomado parte con su opinión ilustrativa pero no con su voto.

Respecto a "Santa Bárbaras" y pañoles se opinó unánimemente por la construcción de estos depósitos a popa en el local destinado al pan; y reparar las "Santa Bárbaras" y pañoles que existen a proa. En seguida se puso en discusión los informes sobre máquinas y calderas y el Sr. Presidente indicó al Sr. Comandante Asín que el Ingeniero de su buque Sr. Lonnon, valorara aunque fuese aproximadamente el material conocido con el nombre de composición y los señalados con las letras J.1. y agregó también que debía precisar con claridad la presión que podían soportar las calderas del *Constitución* una vez efectuadas las reparaciones proyectadas, y por ser la hora avanzada se levantó la sesión a las 6.00 p.m. citándose para el Lunes 26 a las 3.00 p.m.

La Junta acepta que las piezas de 10 cm. tengan 50 calibres, las de 47 y 37 mm. 60 calibres.

M. MELITON CARVAJAL
(firmado)

TORIBIO RAYGADA
(firmado)

NICANOR ASIN
(firmado)

JUAN M. ONTANEDA
(firmado)

J. E. DE MORA
(firmado).

J. 3. ACTA DEL LUNES 26 DE DICIEMBRE

Abierta la sesión en el local de la Capitanía del Puerto del Callao a las 3.00 p.m. bajo la presidencia del Sr. C. Almirante D. M. Melitón Carvajal y con asistencia de los Sres. vocales Capitanes de Navío D. Toribio Raygada y Dr. Nicanor Asín y los de Fragata D. Juan M. Ontaneda y D.J.E. de Mora, se dio lectura al acta de sesión anterior la que fue aprobada sin observación.

En seguida se dio cuenta del informe del Ingeniero del *Constitución* con la valoración del material que se había indicado y la ampliación referente a la presión que podían resistir las calderas; a la orden del día.

Orden del día

Se leyó la ampliación del Ingeniero Señor Lonnon sobre la presión que podían resistir las calderas del *Constitución* pero encontrándose que era muy vaga todavía, el Sr. Presidente hizo llamar al mencionado Ingeniero para que diera a su opinión una forma más terminante lo cual se hizo y fue aceptada por la Junta.

A continuación se dio lectura al oficio del Sr. Comandante Asín, encargado de informar sobre el estado de los cascos y mamparos del *Constitución* y *Santa Rosa* y los informes adjuntos del Ingeniero Sr. J. Russell sobre el mismo punto. El Sr. Presidente hizo notar que la palabra mediana, con la que este Ingeniero calificaba el estado del casco no la encontraba clara y terminante como debía ser, el informe pedido y con respecto a la opinión emitida, por el mismo Ingeniero, referente al espesor de las planchas en la línea de agua del *Santa Rosa*, notaba también poca claridad; y comisionó al Comandante Mora para que hiciera presente al Sr. Russell que debía aclarar esos dos puntos. El Sr. Presidente agregó: que la Junta debía exigir que todos los datos sobre el estado de los cascos y calderas que se habían solicitado de los técnicos debieran ser sumamente precisos, porque debían servir de base a la Junta para dar la opinión que había pedido el Supremo Gobierno. Se encargó al Sr. Comandante Asín las rectificaciones de algunos datos sobre el *Constitución* y *Santa Rosa* y no habiendo otro asunto de que tratar se levantó la sesión a las 5 p.m. citándose para el Miércoles a las 2 p.m.

M. MELITON CARVAJAL
(firmado)

TORIBIO RAYGADA
(firmado)

NICANOR ASIN
(firmado)

JUAN M. ONTANEDA
(firmado)

J. ERNESTO DE MORA
(firmado).

J. 4. ACTA DEL JUEVES 29 DE DICIEMBRE

Reunidos a las 9 a.m. en el local de la Dirección de la Marina bajo la Presidencia del Sr. C.Almirante D.M. Melitón Carvajal, todos los Sres. vocales que componen la junta; se leyó y aprobó sin observación el acta de la sesión anterior.

Despacho: se dio cuenta de las aclaraciones del Ingeniero Sr. Russell en los informes que había emitido, a la orden del día.

Orden del día

Se leyeron las aclaraciones del Ingeniero Sr. Rusell sobre el estado del casco del *Constitución* y sobre el espesor de las planchas de la línea de agua del *Santa Rosa* y fueron aceptadas por la junta; así como el informe del Ingeniero Valladares sobre las calderas del *Lima* que se pretende aplicar al *Santa Rosa*.

En seguida el Sr. Presidente sometió a la deliberación en la junta algunos puntos y planteó otros en vista de las observaciones que se hicieron.

1° Visto el estado de las calderas del *Lima* que se pretenden adaptar al *Santa Rosa* y los informes sobre el estado del casco y cubiertas de éste ¿conviene o no gastar en repararlo para el servicio de mar?

Discutido este punto la junta acordó por unanimidad que no vale la pena de reparar el *Santa Rosa* y que debe utilizársele como pontón.

2° Hasta que límite a juicio de la junta vale la pena gastar en reparaciones en el *Constitución*.

Discutido este punto la junta señaló la suma de £ 2,000, dentro de cuya cantidad cree que puede estar el buque expedito para continuar prestando servicios de mar,

durante ocho años más, en virtud de los informes que tiene a la vista.

3° Si en un examen más minucioso resultasen reparaciones mayores que exigieran sobrepasar de una manera notable la cantidad antes acordada; ¿cree la junta que vale la pena emprender dichas reparaciones?

La junta opinó por unanimidad que estando la vida de este buque limitada por la vida de sus calderas actuales, las reparaciones que se hagan deben limitarse sólo a utilizar el buque en servicio de mar mientras puedan servir sus calderas y apontonarlo destinándolo a cualquier otro servicio, cuando ya estas no sean utilizables.

4° En esta cantidad límite ¿qué gastos son los que considera la junta?

La junta opinó porque esta cantidad se refiere a las reparaciones de calderas, máquina, casco, mamparas, cubiertas o toldillas y no a renovaciones de arboladura, embarcaciones y otros gastos de conservación del buque.

5° ¿Qué opina la Junta sobre las máquinas del Crucero *Lima?*

La junta opinó que no tenía que ocuparse de esas máquinas, porque actualmente se efectuaban por orden del Supremo Gobierno, reparaciones ya acordadas y previamente presupuestadas.

No habiendo otro asunto de que tratar se levantó la sesión a las 11 a.m.

M. MELITON CARVAJAL
(firmado)

TORIBIO RAYGADA
(firmado)

NICANOR ASIN
(firmado)

JUAN M. ONTANEDA
(firmado)

J. E. DE MORA
(firmado).

ANEXO K

Informes técnicos de la Junta de Marinos de 1904

K. 1. INFORME DEL C. DE N. NICANOR ASIN: TRANSPORTE *SANTA ROSA*

Características

	m.	
Eslora	53.35	
Manga	8.53	
Puntal	3.35	
Calado a proa	1.81	
Calado de popa	3.37	
Calado medio	2.59	
Desplazamiento	905.67	T.

Epoca de construcción año de 1883

Lugar de construcción: Glasgow.

Viajes que ha hecho y la carga a que estuvo destinado.

Este barco se dedicó al carguío de trigo en la costa chilena.

Viajes hechos en poder del Gobierno y la carga a que ha estado destinado.

El 10 de diciembre de 1884, pasó a poder del Estado, después de un viaje de prueba hecho hasta Tumbes en el desempeño de una comisión, se le hicieron a continuación algunas reparaciones para comodidad del transporte y continuó prestando servicios en calidad de tal.

El 22 de marzo de 1887, pasó a formar parte de una Compañía Nacional dándosele a Berninzon y Co. para que lo administrara, pasando después nuevamente a poder del Gobierno con quien continuó como antes, haciendo el servicio de transporte, notándose como viaje de mayor importancia el que llevó a efecto hasta Panamá, para traer el armamento Mannlicher en 1893.

Desde el mismo año por el mal estado de sus calderas, permaneció fondeado, en este puerto, hasta el año siguiente, en que renovadas éstas, volvió otra vez al servicio.

Continuó navegando, hasta el 2 de noviembre de 1901, que después de limpiar sus fondos, salió del dique y como había terminado una compostura en la caldera, con el personal de máquina de su dotación y quisieron asegurarse de la confianza que de ello se podía esperar, levantaron vapor al siguiente día, lo que fue con resultado adverso. Tomó su fondeadero y permaneció en él recibiendo las visitas de varias comisiones que para el estudio de su estado se nombraron.

El 24 de enero del siguiente año se ordenó entrar a la dársena a descargar su artillería y pertrechos y por órdenes posteriores fueron los demás artículos de su cargo, repartiéndose entre los buques en servicio.

Pasando después a la condición de lazareto, desempeño en el que actualmente se halla.

ANEXO K

Reparaciones que ha recibido y sus fechas. Desde el 18 de junio de 1900 hasta el 25 de setiembre del mismo año, estuvo sometido a la carena de sus costados en su línea de flotación, que para reforzarlos se colocó una hilera de planchas extendiéndose a tres hileras en la sección de proa en una distancia que alcanza de la rada 22' hacia popa con un ancho de 4'.

La de popa arranca del codaste 28' a proa.

Además se colocaron diez parches de distintas dimensiones en diferentes lugares.

Los baos y cuadernas que al descubrirlos se encontraron deteriorados, se reforzaron convenientemente para lo que se hizo nuevo y especial contrato con la Casa encargada de la carena, que lo era la Fábrica de William White.

Superficie mojada y de obra viva
574.589 m²
Superficie de la cubierta principal
190.23 m²
Area de cuaderna maestra en la obra viva
Arqueo oficial 414 T.
Capacidad del doble fondo para lastre de agua: no tiene
Cantidad de lastre seco que emplea: Ninguna
Estado general de fondos: bueno
Estado general de dobles fondos: no tiene
Estado general de cuadernas: regular
Estado general de carlingas: regular
Estado general de mamparos (hay que cambiar algunos)
Estado general de sentinas: bueno
Estado general de pañoles: bueno

Estado general de cubiertas: necesita cambiar el castillo de proa, la toldilla recorrerla y forrarla con lona pintada. En el rancho de fogoneros, necesitan ser renovadas las planchas de fierro en una extensión de 12' x 9' y x 1/4' de grueso. Las planchas bajo la cubierta principal, están en regular condición.

Espesor primitivo de las planchas p. 0095 m. correspondiente a la parte de flotación, las mismas que fueron forradas, con otras de 0.0047 m.

Espesor actual. En la línea de flotación 0.006 m.

Metal: acero

Cantidad de agua que hace el buque fondeado. Sólo en la sección de proa se nota agua y se puede apreciar en siete litros cada 24 horas.

Cantidad de agua que hace el buque, después de un viaje. Por su larga permanencia en el puerto, no ha sido posible obtener ese dato.

Reparaciones que exige el casco.

En el castillo de proa, al lado de babor, debe colocarse una plancha de fiero de 4' x 4' x 1/4'.

Reparaciones que exige la cubierta. Cambiar la parte de proa y poner sobre–sanco en la sección de popa.

Reparaciones que exigen los pañoles: ninguna
Presupuestos detallados: adjunto
Tiempo de duración de las reparaciones: adjunto

Tiempo de vida probable del casco navegando en nuestra costa en su estado actual: seis años.

Tiempo de vida probable del casco navegando en nuestra costa después de reparaciones: seis años.

K. 2. INFORME DEL C. DE N. NICANOR ASIN: TRANSPORTE *CONSTITUCION*

Características

				m.
Eslora	:	329'5	:	100.43
Manga	:	40	:	12.19
Puntal	:	24'5	:	7.46
Calado a proa	:	22	:	6.71
Calado a popa	:	24	:	7.32
Calado a medio	:	23	:	7.01
Desplazamiento	:	5429.41 toneladas		
Epoca de construcción	:	Año de 1886		
Lugar de construcción	:	New Castle por la Casa Swan C. Hunter		

Viajes que ha hecho y la carga a que estuvo destinado.

Por datos particulares se tiene conocimiento que los primeros cargamentos de este barco fueron de té entre China e Inglaterra, dedicándose con posterioridad al transporte de carne helada entre New Zeland y Londres.

Ignórase las razones que tuvieron los armadores para suspender los viajes y dejarlo por espacio de un año en los diques de Londres a donde fue adquirido por la Casa Grace Brothers, la que tuvo a bien dedicarlo a la carga de mercaderías en la costa americana.

Durante este intervalo obtuvo tres certificados de la Sociedad de Lloyd's los primeros, las buenas condiciones de sus calderas y el último con fecha 13 de diciembre de 1892 asegura las buenas condiciones que poseía para la carga de mercadería fina.

Sus primeros viajes fueron hechos con el nombre de *Bayley* y después *Coya*.

Viajes hechos en poder del Gobierno y la carga a que estuvo destinado.

En setiembre de 1894 pasó a pertenecer al Estado, con el carácter de transporte, para el cual, se le emplazó seis piezas de artillería y sirviendo desde entonces hasta marzo de 1895 como depósito del armamento existente en el parque de Santa Catalina.

En su condición de transporte ha hecho varios viajes con tropas y caballada en el litoral, siendo el más importante el efectuado al Pará (Brasil), en junio de 1896 a 1897 conduciendo el batallón "Junín" y sección de artillería y en el que tuvo que recorrer 18,000 millas.

El 7 de setiembre de 1896 sufrió una varada en la que quedó recostado sobre el bajo de Muriquiquí al que lo cubría 1'5 de agua, cinco horas después al llenar la marea, quedó nuevamente a flote sin dejar en su casco la menor huella, como pudo verse después al entrar al dique de regreso de su comisión.

El 6 de abril de 1901, se estableció a bordo la Escuela de Grumetes habiendo recorrido en comisiones del Gobierno hasta la fecha 15.197 millas.

Reparaciones que ha recibido y sus fechas.

Adquirido por el Gobierno, se le reforzaron las cubiertas y toldillas para recibir la artillería.

Se construyó un pañol a popa para usarlo como Santa Bárbara y al establecer la "Escuela de Grumetes" en abril de 1901 se construyó otra Santa Bárbara a proa y un pañol para bombas.

Desde el 19 de abril hasta el 28 de setiembre de 1900 estuvo sometido a varias carenas en la máquina y tanques de lastre, cambiándole planchas a estos últimos y

colocándoles tiras para reforzarlas.

Superficie mojada o de obra viva 1.959.63 m²
Superficie de la cubierta principal 532.90m²
Area de la cuaderna maestra en la obra viva 65.17 m²
Arqueo oficial 1695.65 T.
Capacidad de doble fondo para lastre de agua
Posee 6 tanques cuyas capacidades parciales de proa a popa son las siguientes:

1	:	33	toneladas
2	:	124	toneladas
3	:	78	toneladas
4	:	43	toneladas
5	:	47	toneladas
6	:	14	toneladas
		339	toneladas

Cantidad de lastre seco que emplea 1500 toneladas
Estado general de fondos: buenos
Id. id. de dobles fondos: id.
Id. id. de cuadernas: id.
Estado general de varengas: buenas
Id. id. de carlingas: la del mayor necesita repararse, la del trinquete y mesana en buenas condiciones.

Estado general de mamparos	:	buenos
Estado general de sentinas	:	buenas
Estado general de pañoles	:	buenos
Estado general de cubiertas	:	necesita reparación

Espesor permitido de las planchas. Estas fueron de 0.019 m. en el centro, adelgazándolas poco a poco, hacia los extremos hasta 0.0158 m.
Espesor actual. Las planchas altas son de 0.020 m., las planchas bajas, en la parte de popa que son las más delgadas alcanzan a 0.0095 m.
Metal: acero
Cantidad de agua que hace el buque fondeado. Estanco
Cantidad de agua que hace el buque después de un viaje.- Continúa en la misma condición anteriormente anotada.
Reparaciones que exige el casco. Ninguna
Reparaciones que exige la cubierta. El estado de deterioro es manifiesto e indispensable la renovación completa de ella.
Reparaciones que exigen los pañoles. Ninguna
Presupuestos detallados. Se adjunta la copia cuyo original existe en la Mayoría
Tiempo de duración de las reparaciones
Tiempo de vida probable del casco navegando en nuestra costa en su estado actual. Ocho años
Tiempo de vida probable del casco, navegando en nuestra costa, después de las reparaciones. Ocho años.

K. 3. INFORME DEL C. DE N. JUAN M. ONTANEDA: TRANSPORTES *CONSTITUCION, SANTA ROSA* Y CRUCERO *LIMA*

Transporte *Constitución*

1.- Está provisto de tres calderas dobles cilíndricas, horizontales, con cuatro hogares

cada una, dos a popa y dos a proa; son del tipo escocés, con tubos de retorno y encuentro en el medio; están dispuestas en línea transversal, una a estribor, otra a babor y la tercera en el centro. Tienen 18 años de servicio. Son de acero. En cuanto a sus diversos espesores y al desgaste que han sufrido, me refiero al informe técnico del ingeniero de dicho buque, D. Enrique Lonnon, que corre adjunto al presente.

2.- Son varias y de la mayor importancia las reparaciones que exigen estas calderas, para su utilización en el servicio, como lo hace notar también el ilustrado ingeniero asesor, D. J.M. Recavarren; todas las que aparecen detalladas y valoradas en el mencionado informe. Efectuadas aquellas, podría garantizarse a las calderas, una duración seis años y dado su costo total, que no pasaría de Lp. 650 es indudable la conveniencia de proceder a su ejecución a la posible brevedad.

3.- Sensible es que por la escasez de documentos no se haya podido establecer, de una manera segura, el consumo de carbón a diversas velocidades y en los sucesivos períodos del servicio, el que debe ser mayor, naturalmente, a medida que aumentan los desperfectos, principalmente en los estais y tubos, así como en la caja de humos, por disminuirse el aprovechamiento de la combustión; siendo este mayor gasto, motivo suficiente para el apresuramiento de las reparaciones exigidas.

Igualmente sensible es que por la premura del tiempo, así como por las operaciones que actualmente se practican a bordo, para la limpieza de fondos, no haya sido posible efectuar una suficiente prueba en marcha para la determinación de esos elementos y también para la inspección de las calderas bajo presión.

Los únicos datos que existen al respecto son los que aparecen consignados en el informe a que me he referido.

La máquina, que es de la misma edad que el buque y las calderas, se encuentran en muy buenas condiciones de uso, sin que por el momento exija ninguna reparación de importancia. El número de revoluciones que da y el de caballos de fuerza que desarrolla para cada velocidad, se encuentran consignados en el informe del ingeniero Lonnon, pudiendo extenderse a estos datos lo que dejo dicho respecto al consumo de carbón.

4.- Siendo la máquina de cilindros verticales y toda su estructura adecuada a esta construcción, se encuentra gran parte de ella, en altura, sobre la línea de agua, y esto en toda su extensión.

5.- Existen seis carboneras con una capacidad total de 800 toneladas, dos de ellas están colocadas a ambos lados de la máquina, cubriéndola por completo desde la cubierta superior hasta el plan del buque; otras dos, se hallan a los costados de las calderas, pero éstas son más pequeñas y no constituyen sino una protección parcial, pues su fondo no alcanza sino hasta unos tres pies sobre la línea de agua, quedando expuestas las calderas en una sección o faja sumamente peligrosa; la quinta carbonera está a proa de las calderas, y la sexta, en el espacio que media entre éstas y la máquina.

De un modo general puede establecerse que teniendo en consideración el estado del casco del buque, que presenta también algunos desperfectos, las reparaciones opinadas, en la sección de las calderas, no serán sino una prolongación de vida, hasta donde sea posible utilizar aquél en ejercicio de actividad.

Transporte *Santa Rosa*

Este buque tiene dos calderas que le fueron colocadas a principios del año 1894, y

solamente tuvieron de servicio unos ocho años, pues a principios de 1902, hubo de excluirse el buque del servicio activo, por encontrarse aquellas en mal estado.

En cuanto a los demás datos referentes a estos aparatos, me refiero al informe técnico del ingeniero D. Pedro Valladares, a quien comisioné para que me asesorase en esta inspección, y que se encuentra adjunto al presente.

Respecto a sus máquinas, sin que me sea posible decir nada acerca de la marca de fábrica y a la fecha de su construcción, pues no ha sido posible encontrar ninguna noticia referente a estos datos, dejaré establecido que está provisto de dos propulsores de alta y baja presión, colocados paralela y transversalmente, el uno a estribor y el otro a babor. Las dimensiones de los cilindros son 16" pulgadas de diámetro el de alta y 30" pulgadas el de baja, teniendo el pistón 23" pulgadas de carrera.

Cada máquina tiene un condensador de superficie

El cambio de distribución del vapor, en cada una de ellas, se efectúa a mano por medio de una rueda o volante; el árbol de esta rueda termina en un tornillo cuya tuerca acopla, por medio de unas barras, a uno de los extremos de la pieza angular, que gira en su vértice y cuyo otro extremo acopla a las paralelas que guían el sector del cambio de excéntrica.

En el departamento de máquinas, hay otro auxiliar, que mueve la bomba que sirve para alimentar las calderas, cuando las máquinas principales no tienen movimiento, y también para achicar la sentina.

Las dos máquinas tienen, conforme a la fórmula del Almirantazgo inglés, una fuerza nominal de 147.4 caballos.

Todos estos aparatos están en buen estado de conservación y serían insignificantes las reparaciones que demandasen para su vuelta al servicio.

La adaptación a este buque de las calderas pequeñas extraídas del crucero *Lima*, en sustitución de las dos inservibles que tiene, parece ser operación factible, atendiendo al estudio que sobre el particular ha hecho el ingeniero Valladares, cuyo informe, presupuesto y plano van adjuntos al presente.

A este respecto creo conveniente llamar la atención sobre las correcciones de las nuevas calderas, pues no siendo éstas de las mismas dimensiones ni de la misma disposición que las anteriores, es indudable que tendrán que variar aquellas en dimensiones y posición.

El costo no muy crecido de las obras proyectadas, que, en números redondos, puede asignarse en L.p. 600, hace pensar en su conveniencia, pues no sería tampoco prudente incurrir en mayores gastos, atendiendo al mal estado del casco, que no puede tener ya sino una vida muy corta.

Crucero *Lima*

Este buque, con todos sus órganos, fue construido en Kiel, Alemania, en el año 1881, cuando aún puede decirse que el arte en esta clase de trabajos estaba muy atrasado en ese país.

Está provisto de dos máquinas horizontales de alta y baja presión, Compound, con condensadores de superficie, son de mil caballos de fuerza indicados, cada una; tienen una bomba de aire y dos de alimentación, acopladas directamente a su respectiva máquina; dos bombas centrífugas de circulación para los condensadores, independientes de las máquinas.

Estas, están colocadas en sentido longitudinal, la de babor a proa y la de estribor a popa; encontrándose actualmente en estado de reparación.

En el informe adjunto del ingeniero del buque, D. Carlos E. Black, están detalladas

y valoradas las reparaciones que hoy se efectúan, tanto en las máquinas como en la sección calderas.

Además de las mencionadas, opino, como el ingeniero Sr. Recavarren, por la implantación en cada máquina, de un servo-motor, para el rápido funcionamiento del cambio de marcha.

Una vez que esté terminada la colocación de las nuevas calderas y el buque listo para funcionar, será posible verificar, en las respectivas pruebas de marcha, las características de funcionamiento de las máquinas, así como las de consumo de combustible.

En cuanto a los datos antiguos sobre estos puntos, sensible es repetir la ausencia de documentos que los contengan.

De los pocos que han podido obtenerse, ha extraído el ingeniero Black, los escasos apuntes que sobre este asunto consigna en su mencionado informe.

Conforme a ellos puede deducirse que el radio de acción del buque, caminando a la velocidad de 10.5 millas, es de 2579 millas. Pero esta conclusión, como los datos que le sirven de fundamento, debe suspenderse hasta la obtención de los que definitivamente queden establecidos.

Lo que me es honroso elevar a conocimiento de U.S., a fin de que la Comisión de su digna presidencia resuelva lo que estime por conveniente.

S.C.A.P.

JUAN M. ONTANEDA
(firmado).

NOTAS AL CAPITULO II

1. Como referencia de anteriores intentos de adquisición se puede decir lo siguiente. El 28 de abril de 1884 la comisión compuesta por Hercilio Cabieses, Leopoldo Sánchez y el ingeniero Tomás Wilkins presentó su informe desechando la compra de la cañonera colombiana *Boyacá*. Anteriormente (24 de marzo) la comisión integrada por Leopoldo Sánchez y Bernabé Carrasco había presentado su informe desestimando la adquisición del vapor inglés *Rochester*. Por último, el 13 de octubre del mismo año, la comisión constituida por Leopoldo Sánchez, Arístides Aljovín y Bernabé Carrasco, presentó su informe desistiendo la compra del vapor ecuatoriano *Manabí*. En los tres casos, las razones aducidas para no efectuar la adquisición eran de carácter técnico.
2. En ningún documento oficial de la época, hemos encontrado una explicación del porqué esta denominación. Tratándose de la primera adquisición después de la derrota, bien pudo haber llevado un nombre más sugerente y simbólico. No obstante, el de *Vilcanota* nos obliga a asociarlo, geográficamente, al río del mismo nombre ubicado en el actual departamento del Cusco o al nudo de los Andes donde se unen las cordilleras Occidental y Central, que se encuentran en el límite de los departamentos de Cusco y Puno. Por lo demás, ningún otro buque, ni antes ni después de esta época, llevó tal nombre.
3. Sirvió en el transporte *Vilcanota* durante tres meses y dos días. Fue segundo comandante del *Santa Rosa* durante doce meses y cinco días. Ascendió a capitán de corbeta efectivo el 30 de mayo de 1885. Se le expidió cédula de retiro con goce de inválido el 9 de setiembre de 1901.
4. Ascendió a teniente 1° efectivo el 30 de diciembre de 1886. Sirvió en el transporte *Perú* dos meses. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 4 de agosto de 1890. Con fecha de 8 de junio de 1896 se le nombró capitán del puerto de Chala. El 5 de setiembre de 1899 se le expidió despacho de capitán de corbeta. El 17 de setiembre de 1900 se le nombró capitán del puerto de Lomas. Se le dio de baja el 4 de octubre de ese año. El 22 de enero de 1901 se le nombró capitán del puerto de Huarmey. El 12 de julio del mismo año pasó con igual carácter a Tambo de Mora, hasta el 7 de febrero de 1902. En este año se le expidió cédula de retiro indefinido.
5. El 31 de octubre de 1883 fue llamado al servicio y nombrado capitán del puerto de Pimentel y el 8 de noviembre pasó a ser subprefecto de la provincia de Tumbes, renunciando a dicho cargo el 18 de marzo de 1884. El 3 de setiembre de 1884 fue destinado al vapor *Vilcanota* permaneciendo en él hasta el 10 de diciembre de 1884 que fue trasladado al vapor *Santa Rosa*. El 3 de junio de 1885 fue ascendido a la clase de teniente 1° graduado. En el *Santa Rosa* sirvió hasta el 5 de setiembre de 1887. En abril de 1895 fue destinado a la dotación del transporte *Chalaco*. El 21 de julio de 1900 fue nombrado capitán del puerto de Eten. En febrero de 1906 fue nombrado Jefe del Apostadero y capitán del puerto

de Puno. En el mes de marzo del mismo año se le nombró primer ayudante de la capitanía del Callao. Obtuvo la efectividad de teniente 1° el 19 de marzo de 1895. Ascendió a capitán de corbeta el 2 de enero de 1899.

6. El 7 de enero de 1886 fue destinado a la dotación del *Perú*. Anteriormente estuvo como agregado a la Comandancia Principal de los Tercios Navales. Sirvió a bordo del *Santa Rosa*. Fue ayudante de la capitanía de Puno.
7. Permaneció sin colocación por la ocupación chilena 2 años, 9 meses y 9 días. Sirvió en el *Vilcanota* 3 meses y 6 días; en el *Santa Rosa* 1 año y 22 días; en la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo 3 meses y 24 días; en el transporte *Perú* 3 meses y 5 días. Ascendió a alférez de fragata el 4 de junio de 1885. El 14 de diciembre de 1889 se le extendieron despachos de teniente 2°. El 21 de mayo de 1899 fue ascendido a teniente 1° con la antigüedad del 2 de enero de dicho año. El 23 de setiembre de 1899 se le nombró ayudante de la capitanía de Mollendo. Se le nombró capitán del puerto de Chimbote el 29 de diciembre de 1903. En el mes de diciembre de 1905 fue nombrado capitán del puerto de Tambo de Mora. El 27 de julio de 1905 obtuvo el grado de capitán de corbeta. En el mes de setiembre de 1906 pasó a desempeñar la capitanía del puerto de Chimbote.
8. En agosto de 1885 fue embarcado en el *Perú*, desembarcándosele en enero del año siguiente. En setiembre de 1889 fue embarcado en el *Santa Rosa*. Ascendió a alférez de fragata el 2 de agosto de 1890. Falleció dos años después embarcado en el *Santa Rosa*.
9. *El Peruano*. Lima, 24 de setiembre de 1884, p. 116.
10. *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina Coronel Juan Martín Echenique presenta a la Asamblea Constituyente en 1885*, pp. 17 – 18.
11. Cuando empezó la construcción de los buques *Diógenes* y *Sócrates*, Alzamora fue designado para el mando del primero, quedando agregado a la Legación del Perú en la Gran Bretaña, en cuya condición siguió hasta el 1° de junio de 1885, fecha en que fue nombrado comandante del crucero *Lima*. Prestó servicio en todas las comisiones que se relacionaban con la adquisición y reconocimiento de armas, pertrechos y demás material de guerra pedidos por el Supremo Gobierno. Siendo comandante del crucero *Lima* fue ascendido el 5 de noviembre de 1889 a capitán de navío efectivo. El 30 de noviembre de 1894 fue nombrado para marchar en comisión especial a Europa a fin de estudiar los diferentes sistemas de armamento, permaneciendo en esta condición hasta el 30 de marzo de 1895. Se le expidió cédula de licencia indefinida el 28 de diciembre de este mismo año. Falleció el 28 de octubre de 1896 en Lima. A raíz de su muerte el diario *El Comercio* (31/X/96) publicó su biografía.
12. Archivo General de la Nación. Notaría Alejandro O. Deustua. Año 1884, folios 381 - 386.
13. El día miércoles 1°, el mismo diario había informado: "El vapor *Vilcanota* ha sido visitado por una Junta de marinos para reconocer sus desperfectos. Antes de comprarlo, la comisión naval integrada por los capitanes de navío José M. García y Hercilio Cabieses, opinó desfavorablemente sobre el estado de sus máquinas. Todo indica que los indicados oficiales tenían razón".
14. Archivo Histórico de Marina, *Vilcanota*, vapor, 1884, doc. 17, foja 40.
15. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907, T. II, p. 178.
16. Archivo Histórico de Marina, *Vilcanota*, vapor, 1884, doc. 2, foja 12. El pedido

fue aprobado con fecha 9 de ese mes; asimismo, se aprobó el siguiente requerimiento de armamento para el buque:
40 carabinas Peabody
40 correajes completos
2 rifles Minnié para los tiros de ordenanza
2 cañones con sus municiones
4000 tiros
200 tiros de fogueo para los rifles Minnié
200 fulminantes para los mismos.

17. A.H. de M., *Vilcanota*, vapor, 1884, doc. 2, foja 5.
18. A.H. de M., *Vilcanota*, vapor, 1884, doc. 6, fojas 22 a 25.
19. Permaneció sin colocación por la ocupación chilena dos años, nueve meses y once días. Fue Jefe de la Dirección de Marina durante 1 año, 9 meses y 17 días. Estuvo al mando de los transportes de guerra *Vilcanota* y *Perú*. Fue capitán del puerto de Ancón durante 2 años, 5 meses y 29 días. Comandante del vapor *Yapurá* (en el lago Titicaca). Capitán del puerto de Eten. Ascendió a capitán de fragata efectivo el 15 de abril de 1890. Obtuvo el grado de capitán de navío el 30 de junio de 1894. Fue destinado a la capitanía de Salaverry el 1° de mayo de 1895. Pasó con igual carácter a la de Ilo el 31 de mayo de 1896. El 17 de setiembre de 1897 se le nombró 2° comandante del crucero *Constitución*. Se le nombró comandante interino del transporte *Santa Rosa* el 7 de diciembre de 1898 puesto que desempeñó hasta el 7 de enero de 1899 en que pasó nuevamente a ocupar su puesto de 2° comandante del crucero *Constitución*. Se le dio despacho de capitán de navío graduado el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad del 2 de enero de ese año. El 5 de diciembre de 1900 se le nombró capitán del puerto de Salaverry. El 27 de mayo de 1901 se le expidió cédula de indefinido.
20. El 18 de agosto de 1884 fue nombrado capitán del puerto del Callao. A partir de diciembre de 1885 trabajó a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. El 4 de enero de 1886 fue nombrado miembro de la Junta Económica de Marina y nueve días después Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo.
El 29 de diciembre de 1887 fue designado para ocupar la secretaría de la administración del ferrocarril de Trujillo. Al año siguiente se le nombró jefe del muelle de Salaverry. El 9 de julio de 1889 fue nombrado vocal de la Junta Superior de Marina. Falleció en 1891.
21. En este oficio, Sánchez pondera la extraordinaria voluntad y decisión de Lavalle "de aprobar todos mis procedimientos" tendientes al mejoramiento naval del país. A.H. de M., *Vilcanota*, vapor, 1884, doc. 4, foja 18.
22. *El Comercio*. Lima, martes 30 de setiembre de 1884.
23. Fue llamado al servicio activo el 21 de diciembre de 1884 y nombrado comandante del vapor *Vilcanota*, puesto que desempeñó hasta el 14 de junio de 1885 en que fue trasladado al Ministerio del ramo con el cargo de Jefe de la Sección de Marina; en esta condición formó parte de la Junta Suprema de Sanidad. El 31 de agosto de ese año fue nombrado comandante del Resguardo del Callao. El 22 de febrero de 1886 fue designado vocal en la comisión encargada de formular el Reglamento de Comercio, en cuya condición prestó sus servicios hasta el 22 de junio de 1887 en que terminó su cometido. El 9 de agosto de 1890 obtuvo el grado de capitán de fragata graduado. El 5 de julio de 1893 fue nombrado secretario ayudante de la Mayoría de Ordenes del Departamento. Se le otorgó licencia indefinida el 15 de junio de 1896. Falleció el 6 de junio de 1900

en el Callao.

24. Permaneció sin colocación hasta el 19 de junio de 1884, en que fue nombrado ayudante de la capitanía de Pisco. El 21 de diciembre de ese mismo año, se le nombró 2do. comandante del vapor *Vilcanota*. En agosto de 1885 fue embarcado en el vapor *Perú*. Falleció en el hospital de San Bartolomé, el 13 de noviembre de 1886.
25. En agosto de 1885 se encuentra embarcado en el vapor *Perú*, siendo desembarcado el 30 de enero del año siguiente.
26. El 6 de setiembre de 1884 fue nombrado guardiamarina a bordo del *Vilcanota*. Al año siguiente (30 de enero) fue desembarcado del vapor *Perú*.
27. "Tengo el honor de expresar a US. –expresaba el nuevo comandante– que conforme al inventario adjunto, y en cumplimiento de la orden del Sr. Coronel Ministro del ramo, he procedido hacerme cargo en la fecha indicada del mando del vapor *Vilcanota*...". Oficio del capitán de corbeta Lino M. Cueto al coronel Director de Guerra y Marina. Callao, 21 de diciembre de 1884. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
28. Oficio de Lino M. Cueto al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina (27 de mayo de 1885). Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
29. Oficio de Bernabé Carrasco al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, 4 de junio de 1885.
30. Oficio de Juan Salaverry al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina (19 de junio de 1885). Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
31. Oficio de Juan Salaverry al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, 29 de junio de 1885.
32. El 29 de octubre de 1883 fue nombrado ayudante de la capitanía del puerto de Supe. El 6 de setiembre de 1884 fue nombrado ayudante de la capitanía del Callao a órdenes del capitán de navío Leopoldo Sánchez. Fue nombrado 2° comandante del guardacostas *Vilcanota* el 11 de mayo de 1885. El 8 de junio del mismo año pasó con el mismo cargo al transporte *Perú*. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 17 de junio de 1890. El 17 de noviembre de 1885 fue nombrado ayudante de la capitanía del Callao. El 17 de diciembre de este año se le destinó de capitán del puerto de Supe. Ascendió a capitán de corbeta efectivo el 30 de junio de 1894. El 8 de diciembre de este mismo año se le nombró primer ayudante de la capitanía del Callao. El 21 de mayo de 1899 se le expidió despacho de capitán de corbeta con la antigüedad de 28 de marzo de 1884. Se le extendieron despachos de capitán de fragata el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad de 2 de enero del mismo año.
33. Estuvo embarcado en el *Vilcanota* a partir del 14 de junio de 1885 y en el *Perú* posteriormente. Permaneció varios meses sin colocación. El 24 de agosto de 1886 fue nombrado ayudante de la capitanía de Casma. Al año siguiente fue capitán del puerto de Santa. Sin colocación durante 1889. Falleció al año siguiente.
34. Por la ocupación chilena permaneció sin ocupación hasta el 13 de junio de 1885 que se le destinó al guardacostas *Vilcanota*. El 9 de junio de 1885 fue trasladado al vapor *Perú*. El 13 del mismo mes y año volvió a ser ascendido a teniente 1°

por estar comprendido en el artículo 4° de la ley de 1° de mayo del mismo año dada por la Asamblea Constituyente. El 16 de enero de 1886 fue destinado como ayudante de la capitanía de Mollendo. El 24 de abril del mismo año volvió a ser destinado al *Perú*. El 22 de mayo del mismo año pasó como ayudante de la Comandancia General de los Tercios Navales. El 15 de enero de 1887 fue nombrado capitán del puerto de Huarmey. Ascendió a capitán de corbeta graduado el 17 de mayo de 1890. Fue nombrado capitán del puerto de Chancay el 30 de diciembre de 1891. El 28 de setiembre de 1893 volvió a la capitanía de Huarmey. Ascendió a capitán de corbeta efectivo el 30 de junio de 1894. Fue nombrado capitán del puerto de Supe el 26 de abril de 1895. Por ley de 20 de diciembre de 1895 se le desconoció el despacho de capitán de corbeta efectivo. En agosto de 1898 fue separado de la capitanía de Supe. El 15 de diciembre de ese mismo año se le expidió cédula de licencia indefinida. El 21 de mayo de 1899 ascendió a capitán de corbeta efectivo con la antigüedad del 2 de enero de ese año. Con fecha 22 de setiembre de 1899 se le nombró capitán del puerto de Huarmey. El 15 de diciembre de 1900 pasó a desempeñar la capitanía de Tambo de Mora. El 26 de junio de 1901 se le nombró secretario archivero de la Mayoría de Ordenes. El 21 de mayo de 1902 se le nombró secretario del Consejo Supremo de Marina. El 3 de julio de ese año se le expidió cédula de licencia indefinida y por decreto de la misma fecha se le nombró Jefe encargado del crucero *Lima* en su condición de indefinido. En igual condición pasó a Tambo de Mora como capitán del puerto el 26 de abril de 1904.

35. En enero de 1887 sirve a bordo del *Perú*, recibiendo los despachos de teniente primero. El 1° de marzo de 1893 solicitó licencia por dos años para navegar en buques mercantes. El 1° de marzo de 1895 fue nombrado segundo comandante del *Constitución*; pasando a los pocos días con el mismo cargo al *Santa Rosa*. Fue capitán del puerto de Ilo (1897), de Mollendo (1898), de Ilo nuevamente (1899), de Eten (1903) y de Tumbes (1904).

36. Fue nombrado capitán del puerto de Puno el 4 de mayo de 1884. El 11 de mayo de 1885 fue destinado al vapor transporte *Vilcanota*. El 10 de julio del mismo año se le trasladó al *Perú*. El 13 de febrero de 1886 fue destinado al transporte *Santa Rosa*. Fue nombrado secretario de la Escuela Naval el 31 de enero de 1888. El 24 de abril de ese año fue destinado como ayudante de la capitanía de Puno; estando desempeñado este puesto fue nombrado por el Director de Marina para establecer la Administración Fiscal de los Vapores del Lago Titicaca, habiendo sido nombrado posteriormente piloto del vapor *Yapurá*, cuya comandancia desempeñó durante algún tiempo. Por asuntos particulares se separó del servicio. El 14 de agosto de 1891 fue nombrado profesor de la Escuela Naval. El 13 de diciembre de 1892 pasó al transporte *Santa Rosa*. Fue trasbordado al crucero *Constitución* el 1° de octubre de 1894. Ascendió a teniente 2° el 19 de mayo de ese año. Obtuvo la clase de teniente 1° el 5 de octubre del mismo año. El 1° de marzo de 1895 fue nombrado secretario de la Escuela Naval. Agregado a la Mayoría de Ordenes de la Escuadra por Suprema Resolución de 12 de abril de 1897. Con fecha 24 de mayo de ese año se le nombró ayudante de la capitanía del Callao. Por ley de 20 de diciembre de 1895 le fueron desconocidos los ascensos de teniente 2° y teniente 1°. Con fecha 18 de febrero de 1898 se le concedió licencia por dos años para navegar en buques mercantes nacionales. Con fecha 5 de setiembre de 1899 se le expidieron nuevos despachos de teniente 2° y teniente 1°. Por resolución suprema de 10 de febrero de 1900 se le concedió

la solicitud por un año para continuar navegando en buques mercantes. Con fecha 20 de junio de 1900 se le llamó al servicio activo y se le destinó a la Escuela Naval como profesor. El 12 de octubre de ese año se le nombró jefe del detall de la misma escuela. El 15 de enero de 1902 se le dio la propiedad del puesto anterior. El 11 de abril de ese año se le destinó al *Constitución*. El 20 de mayo de 1902 se le nombró capitán del puerto de Tambo de Mora. El 2 de setiembre de 1902 falleció en Tambo de Mora.

37. En agosto de 1885 se embarcó en el vapor *Perú*.
38. Fue embarcado en el vapor *Perú* en agosto de 1885, desembarcándosele en enero del año siguiente. Falleció en setiembre de 1886.
39. Nombrado guardiamarina el 12 de setiembre de 1884, embarcándose tres meses después en el *Santa Rosa*. Al año siguiente sirvió en el *Vilcanota* y el *Perú*. El 3 de marzo de 1887 solicitó permiso para navegar en buques mercantes. Fue adjunto a la Legación del Perú en la Argentina. Ascendió a alférez de fragata el 22 de julio de 1890 y a teniente segundo el 17 de marzo de 1895. Estuvo embarcado un año en el crucero *Lima*.
40. Fue embarcado en el *Vilcanota* el 31 de octubre de 1884, siendo trasladado dos meses después al *Santa Rosa*. En agosto de 1885 fue embarcado en el vapor *Perú*, desembarcándosele en enero del año siguiente.
41. Esta *Relación*, conformada por tres cuadernos y que encierra valiosa información sobre cada uno de los buques que se describen en el presente capítulo, se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, *Relación Historiada de los buques de la Escuadra* 1884 - 1896, Lc. N° 210.
42. *Ibídem*.
43. El 22 de junio de 1886 fue nombrado Comandante General de los Tercios Navales. Al año siguiente (14 de enero) fue nombrado Jefe de la Sección de Capitanías. Miembro de la Junta de Exámenes (1° de febrero de 1887). Fue senador por el Callao. El 1° de noviembre de 1894 fue nombrado Comandante Principal de las Milicias Navales. A partir de abril de 1895 permaneció en situación de indefinido. El 20 de febrero de 1900 se le nombró vocal de la Junta Superior de Marina. Ascendió a capitán de navío efectivo el 5 de noviembre de 1901. En marzo de 1902 fue nombrado prefecto de Puno y Cusco. Fue agregado al Ministerio de Guerra y Marina. El 17 de diciembre de 1903 se le nombró Director de la Escuela Naval. En 1906 fue Comandante Principal de los Tercios Navales.
44. Sin embargo, tiempo después (17 de junio de 1886), Sánchez en oficio al Ministerio de Guerra y Marina le informaba que la compra se había hecho de "manera violenta". En otras fuentes se lee que al momento de la compra, las calderas no prestaban "gran seguridad después de los trece años de servicios".
45. En este caso, la denominación sí alcanzaba un sentido de amplia trascendencia y de enorme gravitación simbólico-patriótica.
46. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, oficio del comandante Salaverry al Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina, 10 de julio de 1885.
47. Anteriormente cuando el *Perú* prestaba servicio como buque mercante, su dotación era de 80 tripulantes. Oficio de Juan Salaverry al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina (12 de julio de 1885). Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
48. Oficio de Sharpe al Ministro de Guerra y Marina. Archivo del Centro de

Estudios Histórico-Militares del Perú. 16 de julio de 1885.

49. Ese mismo día, solicitó a la Superioridad la destitución del segundo maquinista Enrique Padrón por reiterada indisciplina: abandono de su puesto y falta de respeto al comandante. En el acto, el Ministro Echenique firmó la sentencia, dando de baja al citado maquinista. El primer maquinista era Benjamín F. Botsford, de la antigua dotación del *Vilcanota*. Tiempo después (5 de setiembre) por disposición del Ministro, fueron dados de alta para el servicio de máquinas John Mc Millan, Emilio Valladares, Flavio Calderón y Julio Salvat, como primer, segundo, tercer y cuarto maquinista, respectivamente. Por estos días (9 de setiembre) las medidas disciplinarias de Salaverry alcanzaron al guardiamarina César A. Romero, que fue dado de baja y borrado del *Escalafón General de la Armada*. Se le acusó: primero, de permanecer más tiempo de lo permitido fuera del buque; segundo, haberse apropiado de dinero y prendas de vestir de algunos de sus compañeros y tercero de resistirse a regresar al buque.

50. Entre noviembre de 1883 y julio de 1884 se desempeñó como capitán del puerto de Cerro Azul. Sirvió a órdenes del capitán de navío Federico Alzamora en la Comandancia Principal de los Tercios Navales. Fue capitán del puerto de Tambo de Mora entre setiembre de 1884 y junio de 1885. Sirvió a bordo del *Perú*. Permaneció sin colocación durante varios meses. Sirvió a bordo del *Santa Rosa* desde marzo de 1886 hasta 1889. Falleció en 1892.

51. Permaneció sin colocación durante la ocupación chilena hasta el 14 de junio de 1885 que se le destinó a la dotación del transporte *Vilcanota*. Ascendió a alférez de fragata con la antigüedad de 28 de marzo de 1884. En el mes de julio de 1885 se le trasbordó al vapor *Perú*. En mayo de 1886 se le destinó al transporte *Santa Rosa*. El 17 de enero de 1889 fue nombrado inspector del Resguardo de Sechura, puesto que desempeñó hasta diciembre de 1894. En setiembre de 1895 fue nombrado profesor de la Escuela Náutica de Paita. El 2 de enero de 1899 ascendió a teniente 2° efectivo. El 25 de noviembre de 1905 fue destinado al transporte *Constitución*. Ascendió a teniente 1° graduado el 3 de febrero de 1906.

52. En agosto de 1885 fue embarcado en el *Perú*, siendo desembarcado en enero del año siguiente. El 13 de abril de 1897 se ordenó su reinscripción como guardiamarina y se le embarcó en el crucero *Lima*. En mayo de 1899 se le dieron los despachos de alférez de fragata. En setiembre de 1900 fue nombrado ayudante de la capitanía de Pacasmayo; al año siguiente de Ilo y en 1904 de Mollendo. Ascendió a teniente primero en 1905.

53. Siendo alférez de fragata el 31 de enero de 1886 fue embarcado en el *Perú*. El 1° de junio del año siguiente lo encontramos empleado en la Prefectura y Comandancia General de Loreto. En diciembre de 1888 es ayudante de la capitanía de Paita y profesor de la Escuela Náutica. En julio de 1889 es teniente segundo, capitán del puerto de Iquitos y explorador del río Pichis. Entre enero y junio de 1891 se desempeñó como secretario de la Comisión Especial a Loreto y de la Comisión Diplomática al Brasil. Exploró en ese año el río Napo. Profesor de la Escuela Naval del 12 de julio de 1891 al 31 de enero de 1893. Comandante de los buques *Laura* y *Perla*, destinados a cuidar la frontera con el Ecuador (del 31 de enero al 31 de julio de 1896). Ascendió a teniente primero el 30 de junio de 1894. Entre el 2 de octubre y el 5 de diciembre de 1894 estuvo embarcado en el *Constitución*. Sirvió en la Mayoría de Ordenes de la Escuadra (6 de diciembre de 1894 al 20 de marzo de 1895). Sin colocación hasta abril de 1899. El 6 de agosto de 1906 fue nombrado Comandante Principal de las Milicias Navales de Loreto.

54. A.H. de M., *Perú*, vapor, Comandancia del buque, 1886, doc. 3, foja 3.
55. El 30 de noviembre de 1883 fue nombrado Prefecto de Moquegua; al año siguiente (27 de diciembre) con el mismo cargo en Cajamarca. Fue nombrado (23 de enero de 1886) comandante del *Perú*. Dos años después Prefecto de Huánuco. Entre el 18 de julio de 1890 y el 19 de marzo de 1895 se desempeñó como capitán del puerto del Callao. Permaneció en condición de indefinido por varios años. En febrero de 1900 fue nombrado vocal de la Junta Superior de Marina. En abril de 1901 se le nombró comandante-director del crucero *Constitución* (que servía a la Escuela de Grumetes). Falleció en 1903. *El Perú Ilustrado* N° 133 del 23 de noviembre de 1889), se encuentra una interesante fotografía de este distinguido jefe de nuestra Marina.
56. Ascendió a capitán de corbeta en 1885. Sirvió a bordo del *Perú*. Fue nombrado capitán del puerto de Iquitos (23 de diciembre de 1887). Falleció dos años después.
57. A.H. de M., *Perú*, vapor, Comandancia del buque, 1886, doc. 6, foja 8.
58. A.H. de M., *Perú*, vapor, Mayoría de Ordenes, 1886, doc. 2, foja 3.
59. *Ibídem*. (*Perú*, vapor, Comandancia del buque, 1886, doc. 5, foja 6).
60. Desembarcado del *Perú* el 30 de enero de 1886. Se le expidió título de guardiamarina el 29 de noviembre de 1886.
61. Se le expidió título de guardiamarina el 20 de agosto de 1885. Fue embarcado en el vapor *Perú* el 14 de noviembre de ese año. Al año siguiente solicitó licencia para navegar en la marina mercante. Volvió a servicio, embarcándose en el crucero *Lima* el 10 de setiembre de 1889 hasta 1895. Ascendió a alférez de fragata en 1890, a teniente segundo graduado en 1894 y a teniente segundo efectivo en 1899. Sirvió a bordo del *Chalaco* y del *Santa Rosa*.
62. A.H. de M., *Perú*, vapor, Estados Generales, 1886, doc. 1, foja 1.
63. Por decreto supremo de 9 de diciembre de 1883 se le nombró miembro de la Junta Calificadora de Servicios de los Jefes y Oficiales de la Armada, a la que después se le mandó formar el Reglamento de Capitanías de los Puertos de la República, de matrículas de mar y arreglo del arqueo de buques según el sistema Moorson. Concluidos estos trabajos se encargó a la mencionada junta revisar el Código Naval; trabajo que se entregó al Supremo Gobierno y pasó al Congreso instalado el presente año. Continuó en dicha junta pasando sus revistas hasta la fecha, pero desempeñando la presidencia de la Junta Económica de Marina del Callao, a la que fue nombrado el 4 de enero de 1886. Continuó en esta colocación hasta el 4 de enero de 1887 en que fue nombrado capitán del puerto de Mollendo, en el que permaneció hasta el 31 de marzo de 1895. El 1° de abril del mismo año fue nombrado Jefe de las Milicias Navales de la República y capitán del puerto del Callao. Falleció el 22 de mayo de 1897 en Lima.
64. El 9 de noviembre de 1883, se le llamó al servicio activo, nombrándosele vocal de la Junta Calificadora de Marina hasta diciembre de 1886. El 30 de junio de este año fue nombrado Visitador de Capitanías. Entre enero de 1887 y setiembre de 1890 actuó como vocal de la Junta Calificadora de Servicios Militares. Se desempeñó como presidente de la Junta Calificadora de Inválidos (octubre a diciembre de 1890). Fue Director de Marina entre el 14 de enero de 1891 y el 31 de diciembre de 1894. Fue llamado al servicio activo el 16 de setiembre de 1899. Falleció el 9 de agosto de 1900.
65. Hasta el 14 de agosto de 1886 fue cajero fiscal de la provincia del Callao.

66. Ascendió a teniente segundo efectivo el 8 de febrero de 1884. El 11 de noviembre de ese año fue destinado a los Tercios Navales. En junio de 1885 fue secretario de la Prefectura de Cajamarca. Ayudante de la capitanía de Pisco en julio de 1885. Embarcado en el *Santa Rosa* de agosto a octubre de 1885. Embarcado, igualmente, en el *Perú* durante los años de 1886 y 1887. Entre el 25 de febrero de 1888 y el 31 de octubre de 1890 actuó como secretario de la Prefectura de Huánuco. Permaneció con licencia indefinida por dos años y tres meses. Fue subprefecto de Huamalíes. Entre el 11 de abril de 1895 y el 10 de abril de 1901 se desempeñó como comandante del *Santa Rosa*. Fue diputado propietario de la provincia de Huamalíes y redactor del Diario de Debates del 1° de agosto de 1901 al 15 de marzo de 1905. Comisionado Naval en Inglaterra entre el 20 de marzo de 1905 y el 28 de mayo de 1907.
67. El 16 de febrero de 1886 fue embarcado en el vapor *Perú*. Al año siguiente (enero) se desempeñó como ayudante de la capitanía de Pacocha. En enero y diciembre de 1891 es ayudante de las capitanías de Pacasmayo y Pisco, respectivamente. El 3 de mayo de 1893 fue embarcado en el *Santa Rosa* y dos años después en el *Lima*. El 9 de abril de 1896 se le dio el mando del *Chalaco;* y al final de ese año ayudante de la capitanía del Callao. En marzo de 1897 es embarcado en el *Perú*. El 22 de julio de 1901 se le nombra capitán del puerto de Tumbes. Fue secretario de la Mayoría de Ordenes del Callao en 1903. El 7 de febrero de 1906 es nombrado agregado al Consejo Superior de la Marina.
68. El 15 de setiembre de 1887 se le destinó al vapor *Perú*. En 1888 fue profesor de la Escuela Naval. En mayo del año siguiente ascendió a teniente segundo efectivo, en setiembre de 1895, siendo capitán de corbeta, fue nombrado capitán del puerto y jefe del apostadero de Puno. El 2 de julio de 1903 pasó a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores. En enero de 1905 fue nombrado capitán del puerto de Mollendo y meses después de Paita.
69. *Relación Historiada de los buques de la Escuadra 1884-1896* .Extractada del año 1884 y seguida desde el 12 de julio de 1896 siendo Mayor de la Escuadra el capitán de fragata graduado Federico Rincón. A.H. de M., L.C. N° 210.
70. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 al Ministro de Guerra y Marina* , p. 7.
71. Para cumplir su misión, Wilkins se embarcó a bordo e hizo la travesía Callao-Mollendo y viceversa. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
72. Entre el 27 de mayo de 1887 y enero de 1888 se desempeñó como jefe Arqueador de las naves de la Marina Mercante. Fue Director de la Escuela Naval de febrero de 1888 a junio de 1890 y del 1° de setiembre de 1892 al 2 de noviembre de 1896. Durante tres años permaneció en condición de indefinido. Se desempeñó como jefe de los Talleres del Estado (20 de setiembre de 1899 al 7 de marzo de 1900). Entre abril de 1900 y febrero de 1901 actuó como vocal de la Junta Revisora del Código de Justicia Militar, posteriormente, integró la Junta Revisora de las Cédulas de Invalidez. Fue nombrado Director de Guerra el 2 de octubre de 1903. Entre mayo de 1904 y enero de 1906, fue Director del Arsenal Naval de Guerra.
73. El 5 de diciembre de 1885 fue nombrado vocal de la Junta Reformadora del Código Penal. Fue nombrado comandante del Resguardo del Callao el 18 de febrero de 1886. Se le nombró Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo el 22 de diciembre del mismo año. Obtuvo el grado de capitán de navío

graduado el 8 de noviembre de 1887. El 10 de setiembre de 1890 volvió a desempeñar la comandancia del Resguardo del Callao. El 29 de enero de 1895 pasó a la Mayoría de Ordenes como agregado. El 4 de abril de ese año volvió a desempeñar la comandancia del Resguardo del Callao. El 21 de mayo de 1896 fue nombrado Director de despacho de la aduana del Callao. Con fecha 18 de julio de ese año se le expidió cédula de licencia indefinida. El 5 de noviembre de 1901 se puso el cúmplase a la ley que lo ascendió a capitán de navío efectivo.

74. El estudio detenido de este contrato, se hace posteriormente en el capítulo sobre Marina Mercante Nacional. Al hacerse la transacción, se levantó un nuevo *Inventario General* del transporte, consignando los siguientes rubros: ancla, armas, bitácoras, botes, cadenas, compases, banderas, libros náuticos, mapas, lámparas, velamen, ropa, tapicería, locería, cristalería, artículos diversos de la cámara y artículos diversos de cocina, panadería y carnicería. El documento está firmado por el jefe del Detall de dicho buque Fermín Diez Canseco y con el visto bueno del comandante Ramón Freire. A.H. de M., *Perú*, vapor, Estados Generales e inventario, 1887, doc. 7, fojas 13 a 17. El 19 de setiembre de 1887, la Secretaría de la Cámara de Diputados se dirigió al Ministro de Guerra y Marina, solicitándole toda la documentación referente al indicado contrato, expresando "cuáles eran las ventajas o utilidades que esa negociación ha reportado al Fisco".
75. El *Diccionario de la Lengua española* consigna el siguiente significado de pontón: "Buque viejo que, amarrado de firme en los puertos, sirve de almacén, de hospital o de depósito de prisioneros".
76. Como residencia de dicha escuela, es estudiado en el capítulo 5to. del volumen 2do. del presente tomo.
77. El 3 de febrero de 1884 volvió a hacerse cargo de la capitanía del puerto de Ilo, hasta el 28 de abril de 1886 en que se le nombró ayudante de la Comandancia de los Tercios Navales. El 4 de enero de 1887 fue nombrado primer ayudante de la capitanía del puerto del Callao. El 7 de febrero de 1888 se le nombró Subdirector de la Escuela de Grumetes a bordo del pontón *Perú*. Fue nombrado visitador de capitanías el 9 de setiembre de 1892. El 20 de enero de 1895 se le separó del servicio. El 9 de mayo se le destinó como capitán del puerto de Tambo de Mora. El 9 de agosto de 1890 se le nombró capitán de navío graduado. Por resolución suprema de 3 de enero de 1898 se le nombró encargado del pontón *Perú*. El 31 de marzo de 1902 se le expidió cédula de licencia indefinida. Falleció el 21 de setiembre de 1903 en Samanco.
78. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1899*, p. XXIX. A partir de entonces, el *Perú* pasó a ser dependencia del Ministerio de Fomento.
79. Cfr. *El Comercio*. Lima, 21, 24 y 25 de abril de 1900.
80. Permaneció sin colocación 10 años, 1 mes y 28 días. Ascendió a teniente 2° efectivo el 3 de octubre de 1887. Se le confirió despachos de teniente 2° efectivo el 17 de marzo de 1890. El 1° de setiembre de 1892 fue embarcado en el pontón *Perú* como profesor de la Escuela Naval. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 30 de junio de 1894. Fue nombrado Subdirector de la Escuela Naval el 21 de marzo de 1895. Fue nombrado Director interino de la misma el 2 de noviembre de 1896. Fue agregado de la Mayoría de Ordenes de la Escuadra por resolución suprema del 12 de abril de 1897. Se le nombró Subdirector de la Escuela Militar Preparatoria y Naval el 30 de junio del mismo año. El 21 de mayo de 1899 ascendió a capitán de corbeta con la antigüedad del 2 de enero de ese año. Con

fecha 18 de abril de 1898 se le nombró nuevamente Director interino de la Escuela Militar Preparatoria y Naval. El 21 de mayo de 1899 se le expidió despacho de capitán de fragata con la antigüedad de 2 de enero de ese año. El 14 de julio de 1900 se le nombró Director interino y profesor de la Escuela Naval. Con fecha 12 de setiembre del mismo año quedó como Subdirector de la Escuela. El 12 de octubre de 1900 se encargó nuevamente y en forma interina de la Dirección de la Escuela Naval. El 12 de setiembre de 1901 se le dio igual cargo. El 15 de enero de 1902 se le dio la propiedad del puesto anterior; el mismo que desempeñó hasta el 26 de agosto del mismo año en que fue separado. El 3 de enero de 1903 se le puso a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores para que preste sus servicios en la Comisión Fluvial de Madre de Dios. Obtuvo el grado de capitán de navío el 1° de enero de 1905.

81. A.H. de M., Escuela Naval, Pontón *Perú*, 1901, doc. 1, foja 1.
82. En su edición del jueves 27 de noviembre de 1884, el diario *El Comercio* hizo el siguiente comentario: "Sabemos por muy buena fuente, que el vapor *Talca* ha sido comprado por el Gobierno. Las condiciones en que se ha hecho la adquisición son sumamente ventajosas. El *Talca* es un vapor completamente nuevo y de probadas condiciones marineras".
83. MELO, Rosendo...*Ob. cit.*, T. II, p. 178. En su *Memoria* del año 1885, el Ministro del ramo, Juan M. Echenique, al referirse al *Santa Rosa*, dice: "Presta útiles servicios y proporciona notables economías, por su solidez y reciente construcción, rápido andar y excelentes cualidades marineras...", (pp. 17-18).
84. *Parte referente a la prueba del Talca*. En: *El Comercio*. Lima, 10 de diciembre de 1884, p. 3.
85. Permaneció sin colocación por la ocupación chilena dos años, seis meses y 28 días. El 14 de agosto de 1883 se le nombró capitán del puerto de Pisco. El 30 de noviembre de ese año pasó a desempeñar la capitanía de Tambo de Mora. El 1° de febrero de 1884 pasó como agregado a los Tercios Navales. El 20 del mismo mes y año se le nombró capitán del puerto de Tumbes. El 1° de mayo de ese año volvió como agregado. El 19 del mismo año y mes fue nombrado capitán del puerto de Chala. Fue destinado al vapor *Vilcanota* el 10 de setiembre de dicho año 1884. Se le trasbordó al transporte *Santa Rosa* el 10 de diciembre de ese año 84. Ascendió a teniente 2° efectivo el 3 de junio de 1885. El 12 de marzo de 1889 se embarcó en el Callao en uno de los vapores de la carrera para dirigirse a Londres en comisión con el objeto de traer al crucero *Lima*. Ascendió a teniente 1° el 5 de noviembre de ese año. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 17 de mayo de 1894. Ascendió a capitán de corbeta efectivo el 7 de diciembre del mismo año. El 13 de abril de 1895 se le trasbordó al transporte *Constitución* como 2° comandante. Fue nombrado ayudante de la capitanía del Callao el 13 de mayo de ese año. El 17 de junio de 1896 fue nombrado jefe de la Batería de Saludos del Callao. El 11 de agosto de 1896 fue nombrado secretario de la Comandancia General de la Escuadra. El 12 de julio de 1897 se le nombró secretario de la Junta Calificadora de Servicios del Cuerpo General de la Armada. Se le desconoció la clase de capitán de corbeta por la ley de 20 de diciembre de 1895. Se le expidieron despachos de capitán de corbeta efectivo el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad del 2 de este año. El 21 de mayo de 1899 se le extendieron despachos de capitán de fragata con la antigüedad del 2 de enero de 1899. Por resolución suprema de 13 de abril de 1901 fue nombrado jefe auxiliar del Ministerio de Guerra y Marina, puesto que desempeñó en la

Dirección del ramo hasta el 18 de junio de 1902 en que se le nombró secretario-archivero de la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao. El 3 de abril de 1903 se le nombró Mayor de Ordenes interino. El 23 de junio de ese año se le nombró 2° comandante del transporte *Constitución*. Obtuvo el grado de capitán de navío el 27 de julio de 1905. El 7 de mayo de 1906 fue nombrado vocal del Consejo Superior de Marina.

86. En 1885 fue embarcado en el *Santa Rosa*. El 31 de diciembre de ese año fue nombrado capitán del puerto de Chancay. El 27 de enero de 1886 se le traslada a la capitanía de Huacho. Falleció en agosto de ese año.
87. Oficio de la Prefectura y Comandancia General del Callao al Ministro de Guerra y Marina. Callao, 22 de diciembre de 1884.
88. El 16 de diciembre de 1884 fue embarcado en el transporte *Santa Rosa* en donde permaneció hasta el 11 de enero de 1886 que fue desembarcado en virtud del supremo decreto del mismo mes y año que dispuso que los oficiales y guardiamarinas que no hubiesen sido examinados y se hallasen a bordo, desembarcasen hasta que manifestasen suficiencia en la profesión ante un jurado nombrado por el Ministerio. El 4 de marzo de ese año presentó ante dicho jurado el examen requerido por cuyo motivo se le expidió nuevo despacho de guardiamarina, con la antigüedad de 3 de enero de 1884 y fue embarcado por segunda vez en el transporte *Santa Rosa* en donde permaneció hasta el 17 de agosto de 1886, que obtuvo permiso por un año para navegar en la marina mercante y estuvo navegando en la barca *Alfredo* en la costa de Chile. El 10 de agosto de 1887 se le prorrogó dicha licencia por dos años hasta el 10 de julio de 1889, que fue nombrado amanuense de la capitanía del puerto del Callao. El 19 de enero de 1893 se le nombró a la dotación del crucero *Lima*. El 9 de junio de 1893 pasó a servir como ayudante de la capitanía de Pacasmayo. En julio 1° del mismo año se le trasladó a la capitanía de Salaverry en la misma condición. El 21 de octubre de 1893 se le nombró a la dotación del transporte *Santa Rosa* en donde permaneció hasta el 8 de setiembre de 1894, en que quedó sin colocación. El 26 de setiembre, del mismo año fue nombrado a la dotación del transporte *Chalaco* en cuyo buque permaneció hasta el 11 de abril de 1895, en que fue transbordado el transporte *Santa Rosa*. Ascendió a alférez de fragata el 26 de mayo de 1890. El 11 de agosto de 1896 se le nombró ayudante de la capitanía del puerto del Callao. El 1° de diciembre de 1896 la Mayoría de Ordenes de la Escuadra liquidó sus servicios prestados hasta el 31 de julio de ese año, en la que descontándole el tiempo que sirvió a los gobiernos ilegales de Iglesias y Cáceres y el que estuvo navegando en la marina mercante extranjera, le resultaron líquidos 6 años, 10 meses, 1 día. Por resolución suprema de 20 de marzo de 1897 fue nombrado Jefe de la Batería de Saludos del Callao. Se le extendieron despachos de teniente 2° el 21 de mayo de 1899, con la antigüedad de 2 de enero del mismo año. El 25 de noviembre de 1902 se le nombró capitán del puerto de Samanco. El 24 de noviembre de 1903 se le nombró ayudante de la capitanía del Callao, cargo que desempeñó hasta el 20 de febrero de 1906. El 27 de julio de 1905, se le confirió el grado de capitán de corbeta. El 10 de abril de 1906 fue puesto a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. Fue dado de baja de la comisión anterior el 23 de noviembre de 1906. Se le expidió cédula de licencia temporal el 15 de diciembre de 1906.
89. A.H. de M., *Santa Rosa,* vapor. Inventario 1886. Con fecha 23 de junio de 1886, la Junta Económica de Marina elevó a la Superioridad Naval un inventario de

este transporte: el documento, que completa sustancialmente lo informado por Carrasco, se encuentra en el Archivo Histórico de Marina.

90. El 22 de diciembre de ese año, el Gerente del Dique había presentado un presupuesto ascendente a 3,250 soles de plata "al contado y sin descuento de ninguna clase". Esta propuesta se adjuntó al oficio de Villavisencio. El 15 de marzo de 1886 el Ministro suscribió: "Pásese a la Comandancia Principal de los Tercios Navales para que informe sobre la cantidad total a que ascienden los fondos de capitanías existentes, tanto en esa oficina como en la Caja Fiscal del Callao, a fin de ver si con dichos fondos se puede atender al pago de la obra indicada". El 18 de marzo el capitán de navío Alzamora, Comandante General de los Tercios Navales, informó de la existencia de 2,164 soles plata en la capitanía. Dos días después, el Ministro decretó: "Pásese a la Junta Económica de Marina para que inmediatamente proceda a contratar con la Compañía del Dique..." El 22 de mayo el Gerente del Dique se dirigió al presidente de dicha junta, informándole de la conclusión de la obra de reparación y solicitándole el pago del saldo. El 28 del mismo mes, Villavisencio se dirigió al mencionado presidente dándole a conocer la finalización de los trabajos "a entera satisfacción de la Comandancia del buque". El día 31 la Junta de Marina se constituyó a bordo del *Santa Rosa* para verificar la culminación de las obras, "comprobando su buen estado". Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, oficio del comandante Villavisencio al Director de Guerra y Marina, 24 de diciembre 1885.

91. El 16 de diciembre de 1885 fue nombrado comandante del vapor *Santa Rosa*. Ascendió a capitán de fragata efectivo el 20 de febrero de 1888. Nuevamente comandante del *Santa Rosa* en 1894. El 25 de mayo de 1899 se le extendieron despachos de capitán de navío. Desempeñó el cargo de Interventor del Carguío de Guano; se le dio cédula de licencia indefinida el 1° de agosto de 1904.

92. En enero de 1886 fue nombrado ayudante de la capitanía de Mollendo. En febrero de ese año se le nombró a la dotación del transporte *Santa Rosa*. En noviembre de 1888 fue nombrado ayudante de la capitanía del Callao. En enero de 1889 fue nombrado capitán del puerto de Cerro Azul. En noviembre de ese año fue designado como ayudante de la capitanía de Salaverry. En julio de 1893 fue nombrado con igual clase en Eten. El 27 de abril de 1895 fue nombrado capitán del puerto de Quilca. Con fecha 18 de julio se le expidió cédula de licencia indefinida.

93. Fue destinado al Batallón "Guardias de Policía" el 26 de mayo de 1885. El 15 de diciembre de ese año fue embarcado en el transporte *Santa Rosa*. El 14 de enero de 1886 pasó a los Tercios Navales. Fue embarcado nuevamente en el *Santa Rosa* el 22 de mayo del mismo año. En el año 1886, solicitó el examen profesional y del que salió aprobado. Ascendió a teniente 2° el 17 de marzo de 1887. El 30 de abril de 1890 fue ascendido a la clase de teniente 1°. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 18 de mayo de 1894. Se le dio la efectividad de esta clase el 5 de octubre del mismo año. Se le expidió cédula de licencia indefinida el 14 de febrero de 1896. Falleció de pulmonía el 20 de noviembre de 1897 en Lima.

94. El 30 de enero de 1886 fue embarcado en el *Santa Rosa*. Dos años después ascendió a alférez de fragata, nombrándosele profesor de la Escuela Naval. El 6 de agosto de 1889 fue nombrado profesor de la Escuela Náutica de Paita. Ascendió a teniente 2° efectivo en mayo de 1890; y a teniente 1° efectivo en agosto de 1894. El 5 de abril de 1898 fue nombrado ayudante de la capitanía de

Pisco; cuatro meses después capitán del puerto de Samanco. El 26 de setiembre de 1899 nombrado capitán del puerto de Casma; en julio de 1900 ayudante de la capitanía de Paita y en diciembre del mismo año capitán del puerto de Chala. El 4 de enero de 1901 fue embarcado en el *Constitución*. Al año siguiente fue nombrado profesor de la Escuela Naval; poco después Subdirector. El 17 de febrero de 1903 fue ascendido a capitán de corbeta; nombrándosele Jefe del Apostadero de Puno.

95. El 6 de diciembre de 1884 fue destinado como guardiamarina al *Santa Rosa;* posteriormente quedó sin colocación. Retornó a dicho buque en junio de 1886. En enero de 1888 fue trasladado al vapor *Perú*. En setiembre de 1889 fue embarcado en el crucero *Lima*. En Julio de 1891 solicitó licencia por enfermedad. Entre enero y marzo de 1893 actuó como ayudante de la capitanía de Pacocha. En este último mes, se le dio de baja por enfermedad.

96. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina D. Elías Mujica*, p. 26. El año anterior, dicho vapor había recorrido durante tres meses el litoral, prestando un útil servicio de cabotaje. Cfr. *El Comercio*, Lima, 5 de abril de 1887.

97. El 18 de enero de 1884 fue nombrado miembro de la Junta Calificadora de Marina. El 9 de diciembre del año siguiente es nombrado Prefecto del departamento de Ica. En julio de 1886 es nombrado capitán del puerto de Pisco y tres años después del puerto de Salaverry. El 8 de julio de 1889 se le nombró vocal de la Junta Superior de Marina. Al año siguiente se le nombra Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao. Permanece sin colocación y con licencia indefinida en 1895, vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina en 1900. Falleció en 1905.

98. Para garantizar tan delicada misión, se autorizó aumentar la dotación de guarnición del buque en 10 individuos más.

99. Fue nombrado Prefecto del departamento de Amazonas el 29 de noviembre de 1888. Permaneció con licencia indefinida hasta comienzos de 1895. El 1° de marzo de ese año se le nombró comandante del *Constitución*. En noviembre de 1900 fue nombrado comandante del crucero *Lima*. Dos años después (11 de diciembre) fue nombrado vocal de la Junta Superior de Marina, siendo ascendido a capitán de navío efectivo.

100. Permaneció sin colocación después de la guerra, ejerciendo su profesión como capitán de la Marina Mercante en el extranjero. El 6 de agosto de 1886 fue nombrado ayudante del Jefe Arqueador. Fue nombrado profesor de la Escuela Naval y ayudante del jefe arqueador el 14 de enero de 1888. Ascendió a teniente 1° el 9 de setiembre de 1889. El 1° de setiembre de 1892 fue designado como secretario, archivero, bibliotecario y profesor de la Escuela Naval. Fue ascendido a capitán de corbeta graduado el 30 de julio de 1894. El 14 de mayo de 1895 fue nombrado 2° comandante del transporte *Santa Rosa*. Ascendió a capitán de corbeta el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad de 2 de enero del mismo año. Con fecha 14 de febrero de 1900 se le nombró Jefe del Apostadero y capitán del puerto de Puno. El 26 de diciembre de 1903 se le nombró Subdirector de la Escuela Naval; puesto que desempeñó hasta el mes de enero de 1906. Obtuvo el grado de capitán de navío el 1° de febrero de 1905. De febrero a abril de 1906 actuó como vocal del Consejo Superior de Marina. A partir del mes de mayo de 1906 hasta febrero de 1907 fue comandante y Director del transporte escuela de grumetes *Constitución*.

101. El 15 de mayo de 1888 ingresó a la Escuela Naval. Obtuvo el título de guardiamarina el 9 de febrero de 1894. En la misma fecha fue destinado a la dotación del transporte *Santa Rosa*. Ascendió a la clase de alférez de fragata el 29 de setiembre del mismo año. El 14 de abril de 1895 fue nombrado profesor de la Escuela Náutica de Paita. Fue destinado a la dotación del crucero *Constitución* el 14 de julio de ese año. El 29 de mayo de 1896 pasó a prestar sus servicios al transporte *Chalaco*. Con fecha 29 de junio de 1896 se le dieron nuevos despachos de alférez de fragata por declararse nulos los anteriores. Con fecha 28 de setiembre de 1896 fue destinado al transporte *Santa Rosa*. El 21 de mayo de 1899 se le extendió despacho de teniente 2°. El 4 de setiembre de 1900 se le trasladó al *Constitución*. El 16 de octubre de ese año se le nombró profesor de la Escuela Naval. Ascendió a teniente 1° graduado el 27 de julio de 1903. Se le expidió la efectividad de teniente 1° el 1° de julio de 1905.

102. Obtuvo el título de guardiamarina y fue destinado a la dotación del crucero *Lima* el 25 de febrero de 1893. El 27 de mayo de 1894 fue ascendido a la clase de alférez de fragata. Con fecha 18 de mayo de 1896 y previo juicio, que se le siguió por delito de insubordinación contra el superior a bordo del crucero *Lima*, fue condenado a 6 meses de arresto, cumpliéndolo a bordo del pontón *Perú*. Por suprema resolución de 30 de setiembre de ese año se le suspendió el arresto, mandándolo poner en libertad en vista de la buena conducta observada en el indicado pontón. Con fecha 5 de octubre de 1896 fue nombrado a la dotación del transporte *Santa Rosa*. Por ley de 27 de noviembre de 1895 le fue desconocida la clase de alférez de fragata que obtuvo en mayo de 1894 y por cuya razón rindió nuevo examen para optar dicha clase el 30 de noviembre de 1896, siendo aprobado por unanimidad. Se le extendieron despachos de teniente 2° el 21 de mayo de 1899. El 3 febrero de 1902 se le nombró oficial encargado del transporte *Santa Rosa*. Con fecha 12 de marzo de este año se le trasbordó al transporte *Constitución*. Ascendió a teniente 1° graduado el 27 de julio de 1903.

103. Se le expidió título de guardiamarina el 26 de julio de 1897; el 31 de agosto de ese año fue destinado al *Santa Rosa*. Se le extendieron despachos de alférez de fragata con fecha 28 de agosto de 1900; dos años después se le destinó al *Chalaco*. El 27 de junio de 1904 pasó a la Comisión Hidrográfica. Fue ascendido a teniente 2° graduado el 1° de febrero de 1905, confiriéndosele la efectividad de su clase cinco meses más tarde. Fue nombrado en comisión a Europa el 31 de diciembre de 1906.

104. El 6 de abril de 1884 pasó de ayudante de la Jefatura Superior de los departamentos del Centro. El 5 de julio del mismo año marchó en comisión a Ica para hacerse cargo de la capitanía de Tambo de Mora. Con fecha 30 de agosto emprendió marcha al Cuartel General de Arequipa. El 12 de noviembre del indicado año, fue destinado como oficial de órdenes del Gobierno establecido en Arequipa. El 5 de enero de 1885 pasó a la Brigada de Artillería de Montaña. Ascendió a teniente 1° efectivo el 25 de noviembre del mismo año. El 8 de enero de 1886 pasó a la Batería de Saludos. El 16 de junio de ese año fue destinado como ayudante de la capitanía del Callao. Fue embarcado en el transporte *Santa Rosa* el 29 de noviembre de 1887. Estando en esta colocación tuvo permiso, perteneciendo siempre a dicho transporte, para navegar en la marina extranjera y mientras llegaba la aceptación del gobierno de Italia, hizo viajes en la costa de Chile a bordo de los buques *Pedro Peral* e *Isabel Peral;* dirigiéndose después a Europa por el Cabo de Hornos en la fragata inglesa *Kinross* para ingresar a la

marina de Italia. Con fecha 14 de enero de 1889 se le consideró en las listas de revistas de la Mayoría de Ordenes del Departamento, como en comisión navegando en la marina de Italia. Durante este tiempo sirvió en los buques siguientes: *América, Venezia* y en la Escuela de Torpedos y Artillería. El 20 de febrero de 1893, a petición del Sr. Ministro del Perú en Italia, fue dado de baja de la Marina de este país para regresar al Callao. A su llegada a este puerto el 9 de junio de ese año fue destinado al crucero *Lima*, bajo las órdenes del capitán de navío Ruperto Alzamora. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 17 de mayo de 1894. Ascendió a capitán de corbeta efectivo el 27 de julio del mismo año. En esta misma fecha fue destinado como comandante del transporte *Chalaco*, puesto que desempeñó hasta el 14 de abril de 1895 que se ordenó el desarme del referido buque. Se le nombró capitán del puerto de Quilca el 27 de abril de 1896. Fue destinado a la Escuela Naval el 2 de noviembre de ese año. Agregado de la Mayoría de Ordenes de la Escuadra por resolución suprema de 13 de abril de 1897. Con fecha 14 de enero de 1898 fue dado de baja. Se le expidió cédula de licencia indefinida el 5 de abril de 1898. El 23 de setiembre de 1899, se le nombró capitán del puerto de Mollendo. El 6 abril de 1901 se le nombró 2° comandante y Subdirector de la Escuela de Grumetes establecida en el transporte *Constitución*. El 16 de mayo de 1902 se le nombró comandante del transporte *Chalaco*. Ascendió a capitán de fragata el 27 de julio de 1903. En octubre de 1904 fue nombrado comandante del crucero *Lima*.

105. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, Decreto Supremo del 10 de diciembre de 1904.

106. El contenido de estas actas (del 13, 24, 26 y 29 de diciembre) y de los informes respectivos, figuran en el Anexo al presente capítulo. En su conjunto, dichos documentos nos ofrecen una información de trascendental importancia sobre diversos aspectos de los buques indicados.

107. Los ingenieros fueron: James Russell, Enrique Lonnon y Pedro Valladares. El profesor fue el señor José M. Recavarren.

108. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, oficio del Ministro peruano en Francia al Ministro de Guerra y Marina, 16 de mayo de 1887. Al poco tiempo del oficio de Candamo, la Cámara de Diputados solicitó al indicado Ministro (11 de agosto) "la remisión de todos los datos referentes a las cañoneras *Diógenes y Sócrates* y muy en especial los relativos a los fondos que produjo la suscripción patriótico-popular iniciada en 1879, con especificación de las cantidades con que hubiese contribuido el Tesoro Nacional y la relación detallada de la aplicación que a esas sumas se hubiera dado...".

109. Según es versión aceptada, se escogió estos nombres para confundir a los agentes chilenos y se les dio en la obra muerta y superestructura una apariencia de yates. Ni por uno u otro medio se logró el resultado anhelado de despistar al enemigo. En cuanto al nombre de *Lima*, que definitivamente llevaría después el *Sócrates*, el decano de la prensa nacional refiere que se decidió por él en virtud que la capital peruana fue la que en mayor proporción contribuyó a la suscripción popular iniciada a fines de 1879 con el objeto de construir un buque que se llamara *Almirante Grau*. Cfr. *El Comercio*. Lima, 2 de setiembre de 1889, p. 1.

110. Por estos días el diario *El Comercio* en su edición del sábado 29 de marzo de 1884 anunciaba con ilusa expresión: "Las cañoneras peruanas *Diógenes* y *Sócrates* estarán antes de seis meses en aguas peruanas. Las comandan el capitán de navío Ruperto Alzamora y el capitán de corbeta Narciso García y García".

111. Estos y otros datos se hallan consignados en una carta (sin nombre del remitente) enviada desde Londres a los editores de *El Comercio* y publicada el 3 de octubre de 1885 por dicho diario.
112. *Ibídem.*
113. Anteriormente, el 24 de marzo de 1885, *El Bien Público* había reproducido una correspondencia fechada en Liverpool el 16 de febrero de ese año. Decía así: "La falta de experiencia de los encargados de disponer la armadura de nuestros buques (*Sócrates* y *Diógenes*) ha dado lugar a que se sufra una gran pérdida. Los cuatro ricos cañones, sistema Armstrong que teníamos, han sido cambiados por otros cuatro del calibre de seis pulgadas, inferiores en calidad a los primeros, por aprovechar una prima de cuatro mil libras, ofrecida como indemnización por el cambio. Nuestros primitivos cañones han sido vendidos por los empresarios que ajustaron el cambio, al Gobierno Chino por magníficos precios, asegurando así una operación comercial, bastante productiva. Después de concluidos estos contratos, parece que las cuatro mil libras no las quieren pagar en efectivo, sino en especies. Así tendremos en definitiva que, sin obtener provecho real ninguno, los cuatro cañones que debían servir para la defensa del Callao, se encuentran tal vez ya prestando sus servicios en la China".
114. Estas características consistían en que el transporte fuese adecuado al servicio de nuestra costa, con capacidad suficiente para conducir 2000 hombres, oficialidad respectiva, 400 caballos, artillería, etc.
115. En su *Memoria* secreta de 1888, el Ministro Mujica refirió que para dejar expedita a la *Lima* "...había sido preciso gastar más de veinte mil libras sobre el costo primitivo de construcción; cantidad que aún se debía en ese momento y que unida a los gastos de conservación hacían una suma fuerte". Cabe aclarar que es errónea la aseveración de Manuel Vegas García cuando afirma que se dio el nombre de *Lima* al buque conocido como *Diógenes*; cuando fue al revés. Cfr. *Historia de la Marina...* p. 284.
116. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina D. Elías Mujica*, p. 26. Según el mismo Ministro en su *Memoria* secreta, el valor del *Diógenes* podía calcularse en £ 5,050; suma por la que "lo tomarían los constructores, si el Gobierno se resolviese a abandonarlo". Los gastos "para proveerlo en estado de navegar", ascendían –según dicha fuente– a £ 8,000. Lo que en total arrojaba la cantidad de £ 13,000, o sea, S/. 90,000 más o menos.
117. Archivo General de la Nación. Lima, Perú.
118. Cfr. *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.Washington, 1981, vol. II, pp. 235 - 237.
119. Por estos días, los otros diarios también informaron profusamente sobre tan significativo acontecimiento.
120. A.H. de M., *Relación Historiada...Ob. cit.* Véase también *El Comercio*. Lima, 2 de setiembre de 1889, p. 1.
121. El 3 de julio de 1885 se le nombró interventor fiscal en Chucuito. El 3 de febrero de 1886 pasó a desempeñar el Consulado General del Perú en Panamá. El 8 de julio de ese año pasó con igual carácter a Burdeos. El 28 de diciembre de 1888 se le nombró 2° comandante del crucero *Lima* en Londres en donde hizo un viaje hasta el Callao. El 10 de octubre de 1889 se le nombró profesor y bibliotecario de la Escuela Naval. El 10 de junio de 1890 se le nombró Cónsul General en Burdeos. El 28 de enero de 1891 pasó con igual carácter a Italia con residencia

en Génova; puesto que desempeñó hasta el 31 de diciembre de 1896. Permaneció sin colocación hasta el 12 de noviembre de 1899 que se le nombró vocal de la Junta Calificadora de Marina. El 14 de febrero de 1900 pasó como vocal a la Junta Superior de Marina. El 7 de agosto de 1901 se le nombró jefe encargado del crucero *Lima*. El 8 de noviembre de ese año se le nombró director interino de la Escuela Naval, puesto que desempeñó hasta el 17 de diciembre de 1903 en que se relevó. El 18 del citado mes y año de 1903 al 15 de febrero de 1905 permaneció en la condición de indefinido. El 16 del mes y año antes citado de 1905 fue nombrado Visitador de Capitanías.

122. Sirvió en el vapor *Perú* entre mayo y junio de 1887. En la Mayoría de Ordenes sirvió de agosto de 1887 a enero de 1888. Pasó a la Escuela Naval en febrero de 1888, en donde permaneció hasta setiembre de 1889. El 1° de julio de 1889 fue ascendido a capitán de corbeta efectivo. En el crucero *Lima* sirvió desde octubre de 1889 hasta marzo de 1895. Ascendió a capitán de fragata efectivo el 25 de julio de 1890. Obtuvo el grado de capitán de navío el 17 de mayo de 1894. Se le expidió cédula de licencia indefinida el 30 de diciembre de 1895.
123. Gran parte de estos expedientes se encuentran en el Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
124. *Ibídem.*
125. El 7 de julio de 1886 fue nombrado miembro de la Comisión Consultiva de Marina y al poco tiempo (diciembre) presidente de la Junta de Retiros. Entre el 1° de enero de 1902 y el 5 de febrero de 1905 se desempeñó como vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina. La revista *El Perú Ilustrado* publicó su biografía en el N° 31 del 10 de diciembre de 1887.
126. Este tema es tratado ampliamente en el capítulo décimo del 2do. volumen del presente tomo.
127. A raíz de este incidente arribó al Callao, a su paso a Guayaquil, el *Pinto*, primer buque de la armada chilena que tocó aguas peruanas después del conflicto.
128. En el proyecto de Presupuesto de 1888 se consideró, para el sostenimiento del crucero por llegar, la suma de S/. 41,106.90 que a juicio del Ministro de entonces resultaba "exigua para su objeto".
129. Los documentos pormenorizando lo ocurrido (parte del oficial de guardia alférez de fragata Abelardo León, certificado médico del cirujano César Mispireta y el oficio del comandante de la nave capitán de navío Gervasio Santillana) se encuentran en el Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
130. Ascendió a teniente 2° el 25 de enero de 1884. Fue nombrado capitán del puerto de Paita el 6 de setiembre de ese año. El 11 de mayo de 1885 se le nombró ayudante de la capitanía del Callao. Pasó al transporte *Perú*. El 4 de enero de 1887 fue nombrado capitán del puerto de Chala. El 29 de enero del mismo año, se le nombró ayudante de la capitanía del puerto de Mollendo. El 24 de enero de 1888 fue nombrado secretario de la Mayoría de Ordenes, prestando sus servicios en la Escuela Naval y como profesor después. Ascendió a teniente 1° el 7 de julio de 1890. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 30 de junio de 1894. El 30 de marzo de 1895 fue nombrado 2° comandante del crucero *Lima*. En julio de 1896, se le extendieron despachos de capitán de corbeta con la antigüedad de 17 de marzo de 1895 por sus méritos y servicios prestados a la Nación en la última campaña restauradora. Se le dieron despachos de capitán de fragata el 21 de mayo de 1899, con la antigüedad de 2 de enero del mismo

año. Con fecha 25 de junio de 1899 se le nombró Mayor de Ordenes de Escuadra (interino). Se le nombró comandante del crucero *Lima* el 7 de noviembre de 1899. Pasó con igual carácter al transporte *Constitución* el 9 de noviembre de 1900. Pasó con igual carácter al guardacostas *Santa Rosa* el 6 de abril de 1901. El 29 de abril de 1902 se le expidió cédula de indefinido. El 18 de junio de este año se le nombró Jefe Auxiliar de la Dirección de Marina, estando desempeñando la anterior colocación, fue nombrado Director de Marina en el mes de abril de 1907, puesto que sirvió hasta abril de 1909.

131. El 21 de marzo de 1895 se embarcó en el crucero *Lima*. El 21 de mayo de 1899 se le confirió despacho de teniente 2° con la antigüedad de 29 de mayo de 1877. Se le extendió despacho de teniente 1° el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad de 28 de marzo de 1884. Fue ascendido a capitán de corbeta el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad de 19 de marzo de 1895. El 21 de mayo de 1899 fue ascendido a capitán de fragata con la antigüedad de 2 de enero de ese año. El 7 de noviembre de 1899 se le nombró 2° comandante del crucero *Lima*. El 9 de noviembre de 1900 pasó con igual carácter al transporte *Constitución*. El 29 de enero de 1901 se le nombró capitán del puerto de Ancón. El 30 de marzo de 1901 se le nombró jefe encargado del crucero *Lima*, puesto que desempeñó hasta el 7 de agosto del mismo año en que fue separado del servicio. El 9 de setiembre de 1901 se le expidió cédula de indefinido.

132. Con fecha 21 de mayo de 1899 se le expidió el título de guardiamarina con la antigüedad del 1° de marzo de 1895; en la misma fecha se le dieron los despachos de alférez de fragata con idéntica antigüedad. El 31 de marzo de 1900 se le nombró capitán del puerto de Cerro Azul; tres años después se le nombró ayudante de la capitanía del Callao. El 24 de noviembre de este año de 1903, fue nombrado capitán del puerto de Samanco. Al año siguiente (28 de marzo) se le destinó al *Constitución*, pasando seis meses después al *Chalaco*.

133. Ingresó como alumno a la Escuela Naval el 8 de abril de 1888. Se separó el 6 de junio de 1890 y volvió a ingresar al indicado plantel el 6 de agosto de ese mismo año. Ascendió a guardiamarina y fue destinado como profesor de la Escuela de Guardiamarinas el 25 de febrero de 1893. Fue ascendido a alférez de fragata el 30 de junio de 1894. Se trasbordó al crucero *Constitución* el 4 de octubre de 1894. El 13 de diciembre de ese año fue destinado al transporte *Chalaco*. El 14 de abril de 1895 se le nombró jefe encargado del indicado transporte. Fue destinado al crucero *Lima* el 25 de febrero de 1896. Con fecha 29 de mayo de 1896 se le dieron nuevos despachos de alférez de fragata por haberse declarado nulos los que obtuvo anteriormente. El 21 de mayo de 1899 se le extendieron despachos de teniente 2° con la antigüedad del 2 de enero de ese año. Se le transbordó al guardacostas *Santa Rosa* el 4 de setiembre de 1900. El 20 de agosto de 1901 se le destinó al crucero *Constitución*. El 14 de enero de 1903 se le nombró profesor de la Escuela Naval. Ascendió a teniente 1° el 27 de julio de 1903. El 1° de mayo de 1904 se le destinó a la dotación del transporte *Chalaco*. Obtuvo la efectividad de teniente 1° el 1° de febrero de 1905. En el mes de abril de este año fue nombrado a la Escuela de Grumetes, a bordo del *Constitución*, como oficial del detall y cajero.

134. Ingresó a la Escuela Naval el 17 de mayo de 1888, egresando como guardiamarina el 25 de febrero de 1893; fue destinado al transporte *Santa Rosa*. El 19 de mayo de 1894 ascendió a alférez de fragata, nombrándosele ayudante de la capitanía y profesor de la Escuela Náutica de Paita. El 5 de setiembre de ese año

pasó a la dotación del *Constitución*; el 25 de febrero de 1896 se le trasladó al crucero *Lima*. Tres meses después, se le expidieron despachos de alférez de fragata por haberse declarado nulos los anteriores. El 21 de mayo de 1899 se le extendieron despachos de teniente 2°; trasladándosele al año siguiente (9 de noviembre) nuevamente al *Constitución*. El 29 de agosto de 1902 se le nombró profesor de la Escuela Naval; meses después (14 de enero) fue designado como ayudante de la capitanía de Pisco. El 31 de agosto de ese año se le destinó a la dotación del *Chalaco*; un año más tarde (6 de setiembre) regresó al *Constitución*. Obtuvo el grado de teniente 1° en febrero de 1905, pasando tres meses después al *Iquitos* hasta agosto de 1909.

135. El 1° de mayo de 1888 ingresó a la Escuela Naval. El 9 de febrero de 1894 obtuvo el título de guardiamarina y fue destinado a la dotación del crucero *Lima*. El 1° de agosto de ese mismo año fue ascendido a la clase de alférez de fragata. Con fecha 29 de mayo de 1896, se le dieron nuevos despachos de alférez de fragata por haberse declarados nulos los que se le confirieron anteriormente. El 22 de abril de 1899 rindió examen de teniente 2°; obteniendo los despachos respectivos el 21 de mayo de ese año. El 10 de octubre de 1900 se le mandó en comisión a Europa, dándosele de baja de la *Lima*. El 20 de agosto de 1901 se le destinó a la dotación de transporte *Santa Rosa*. El 3 de febrero de 1902 se le nombró profesor de la Escuela Naval. Ascendió a teniente 1° graduado el 27 de julio de 1903. En el mes de marzo de 1905 se le nombró a la Comisión Naval en Europa en donde permaneció hasta diciembre de 1906.

136. Habiendo terminado sus estudios profesionales en la Escuela Naval obtuvo el título de guardiamarina el 20 de febrero de 1896. Se le embarcó al transporte *Santa Rosa* el 11 de marzo de 1896. Con fecha 8 de junio de ese año se le trasbordó al crucero *Constitución*. El 27 de febrero de 1897 se le trasbordó al crucero *Lima*. En el *Constitución* hizo el viaje al Pará. El 21 de mayo de 1899 se le extendió el despacho de alférez de fragata con la antigüedad de 2 de enero del mismo año. Se le nombró al *Constitución* el 4 de setiembre de 1900. Pasó a desempeñar la ayudantía de la capitanía de Paita el 5 de diciembre de 1900. El 4 de junio de 1901 se le nombró a la dotación del transporte *Constitución*. El 12 de agosto de 1902 se le trasbordó al transporte *Chalaco*. Ascendió a teniente 2° el 27 de julio de 1903. El 1° de marzo de 1904 se le trasbordó al transporte *Constitución*. El 6 de setiembre de 1904 se le destinó a la Comisión Hidrográfica en donde permaneció hasta marzo de 1910. El 27 de julio de 1905 se le confirió el grado de teniente 1° y la efectividad el 3 de febrero de 1906.

137. Habiendo terminado sus estudios profesionales en la Escuela Naval, se le expidió título de guardiamarina el 20 de febrero de 1896. Fue destinado a la dotación del crucero *Lima* el 11 de marzo de 1896. Con fecha 8 de junio de ese año pasó a la dotación del crucero *Constitución*. El 27 de febrero de 1897 se le trasbordó al crucero *Lima*. En el *Constitución* hizo el viaje al Pará. El 21 de mayo de 1899 se le extendió el despacho de alférez de fragata con antigüedad de 2 de enero de ese año. Se le nombró profesor de la Escuela Naval el 16 de diciembre de 1900. El 29 de agosto de 1902 se le trasbordó al transporte *Constitución*. Ascendió a teniente 2° el 27 de julio de 1903. El 1° de marzo de 1904 se le nombró profesor de la Escuela Naval en donde permaneció hasta diciembre de 1906. El 27 de julio de 1905 obtuvo el grado de teniente 1°.

138. Con fecha 24 de febrero de 1899 se le expidió título de guardiamarina. Por resolución suprema de 2 de marzo de 1899 se le nombró a la dotación del crucero

Lima. El 5 de diciembre de 1900 se le trasbordó al guardacostas *Santa Rosa*. El 7 de enero de 1902 se le concedieron dos años de licencia para navegar en buques mercantes nacionales. El 1° de julio de ese año se le canceló la licencia que tenía y se le puso a órdenes del Prefecto de Loreto para que prestara sus servicios en las lanchas del gobierno que surcan los ríos orientales. El 3 de julio de 1903 se le dieron despachos de alférez de fragata. El 25 de julio de 1904 se le nombró miembro de la Comisión de Límites con el Brasil. El 17 de agosto de 1904 se le nombró comandante de la lancha *Iquitos*. En el mes de octubre de este mismo año se le nombró miembro de la Comisión Científica al río Purús en donde permaneció hasta diciembre de 1905. El 27 de julio de 1905 ascendió a teniente 2° efectivo. En el mes de enero de 1906 permaneció en comisión en Iquitos. De febrero a mayo comandante de las lanchas *Cahuapanas* e *Iquitos* y de junio a diciembre comandante de la lancha *América* en donde permaneció hasta junio de 1907.

139. Con fecha 24 de febrero de 1899 se le expidió título de guardiamarina. Por resolución suprema de 2 de marzo del mismo año se le destinó a la dotación del crucero *Lima*.Trasbordó al transporte *Constitución* el 9 de noviembre de 1900. El 14 de marzo de 1902 se le ascendió a alférez de fragata. En igual fecha se ordenó se pusiese a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores, desempeñando tres importantes comisiones en el oriente; la mayor parte del tiempo embarcado en las lanchas que surcan los ríos. Destino que desempeñó hasta el mes de julio de 1905. El 27 de julio de 1905 ascendió a teniente 2°. De agosto de 1905 a diciembre de 1906 estuvo embarcado en el crucero *Lima*.

140. *Informe de José María García sobre el estado de los buques que forman la Marina de Guerra Nacional* (25 de junio de 1896). En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1896*, pp. 113-116.

141. Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. Presupuestos de reparación del crucero *Lima*, 4 de junio de 1897.

142. *Memoria que el Comandante General de la Escuadra, Bernabé Carrasco, presenta al Ministro del ramo* (31 de mayo de 1897). En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1897*. Anexo 10, pp. 134-138. Un año antes (4 de julio) habíanse embarcado en Glasgow 315 tubos, fabricados por los señores James Eddie y Sons, para las calderas de ese buque.

143. Por este motivo, en el pliego de presupuesto de Marina se suprimió las partidas correspondientes al crucero *Lima* y al transporte *Santa Rosa*. Así lo informaba en su *Memoria* el Ministro Manuel A. Villavisencio.

144. Los pormenores de la compra del *Constitución* son presentados por Basadre del siguiente modo: "La ley de 23 de agosto de 1894 impuso a la Junta de Notables de Lima la obligación de entregar al Tesoro Nacional la cantidad de S/. 150,000 como préstamo. Para cumplir con tan perentoria exigencia la Junta dispuso de los bonos que existían en la Tesorería de la Municipalidad comprados con el legado de doña Adelina Concha y con cuyos intereses se atendía al pago de los premios e instituciones que esta caritativa matrona fundó. Rematados dichos bonos al 47 y 1 1/4 %, a pesar de su carácter de intransferibles, la Municipalidad perdió mucho dinero. El producto obtenido sirvió para adquirir de la New York and Pacific Steam Shipps Company el barco *Coya* en el precio de S/. 150,000. La casa vendedora consideró que la Municipalidad de Lima ofrecía en esos momentos mayor garantía como contratante, que el Gobierno del Perú". BASADRE, Jorge... *Historia de la...*,T. X, p. 177. El tenor de dicha ley dice: "Conside-

rando: Que es necesario adoptar medidas prontas y eficaces para restablecer el orden público y atender a los servicios extraordinarios que tal objeto demanda; Autorízase a las Juntas Departamentales y a los Concejos provinciales, para suministrar recursos al Poder Ejecutivo por una sola vez, en calidad de préstamo, sin que en ningún caso la suma total de los que haga cada corporación, ya sea en una o diversas entregas, pueda exceder del veinticinco por ciento de la renta de un año; a cuyo efecto podrán levantar empréstitos e introducir todo género de economías en sus servicios, con la previa aprobación del Poder Ejecutivo". En: "Sala Porras" de la Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos).

145. En: "Sala Porras" de la Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos). En oficio de 31 de agosto de 1894 el Ministro reiteró el pedido del Alcalde, "en vista de no haberse obtenido contestación alguna". Le invocaba la urgencia de solucionar ese asunto "que es de vital importancia para el Gobierno". Asimismo, le invocaba su patriotismo y el de los demás miembros del Concejo. Ese mismo día el Alcalde Canevaro dio respuesta al Ministro comunicándole haberse aprobado el proyecto presentado por el concejal Aramburú sobre lo solicitado. El proyecto decía: "La Junta Municipal acuerda que los Señores Síndicos firmen la escritura de compromiso a que se refiere el oficio del Ministro de Guerra y Marina de 27 del presente y se faculte al Sr. Alcalde y a los Srs. Síndicos para que soliciten del Supremo Gobierno las autorizaciones necesarias para levantar empréstitos, la aprobación de las reformas convenientes en los servicios que previamente determine el Honorable Concejo y las garantías que fuesen posibles para el reembolso de las sumas que prestaban al Poder Ejecutivo".

146. *Mensaje de la Excma. Junta de Gobierno al Congreso Ordinario de 1895.* En: *República del Perú, Ministerio de Gobierno y Policía... Leyes, decretos y resoluciones expedidas por el Ministerio de Gobierno y Policía desde el 20 de marzo de 1891*, T. I, pp. 570-71. Este *Mensaje* fue leído por Candamo el 20 de agosto en la sesión de instalación de dicho Congreso.

147. Reproducida por *El Comercio* en su edición del 10 de diciembre de 1895, p. 3. En otra parte de la carta, Chacaltana declara que no tuvo noticias de que dicho mercante "hubiera sido ofrecido en venta, en época anterior, por la suma 16,000", ni que el general Cáceres y los otros Ministros lo hubiesen sabido.

148. A la subasta no se presentaron postores, lo que probaba –según los denunciantes– "la lesión enormísima sufrida por el Fisco en esta compra". En cartas de un anónimo, publicadas por *El Comercio* el 12 y 14 de octubre de 1895, se reclamaba igualmente el desarme del *Constitución*.

149. *Informe de José María García... Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1896*, pp. 113-116.

150. El 24 de julio de 1884 volvió a ocupar el cargo de capitán del puerto de Salaverry de orden superior; en dicho puerto permaneció hasta el 10 de octubre del mismo año en que tuvo lugar la sangrienta batalla entre las fuerzas que obedecían al general Cáceres (a las que él pertenecía) y las del gobierno del general Iglesias. En esta acción de armas tomó participación y obtuvo por ello el ascenso a la inmediata clase superior de capitán de fragata efectivo. El 11 de octubre de 1884 quedó separado del servicio, por haber invadido esa parte del territorio las fuerzas del gobierno de Lima, que obedecían al general Iglesias, continuando en la condición indicada hasta el 12 de marzo, que habiendo vuelto a tomar posesión de ese departamento las fuerzas del general Cáceres, volvió a ocupar la capitanía del puerto de Salaverry, puesto que desempeñó hasta el 1° de junio

de 1885; fecha en que se retiraron al interior las fuerzas caceristas. El 1° de enero de 1886 el excelentísimo Consejo de Ministros lo nombró capitán del puerto de Malabrigo. Fue trasladado a la capitanía del puerto de Huanchaco, el 26 de junio de 1886. El 1° de febrero de 1887 se le nombró con igual carácter a la de Chimbote en donde a la vez desempeñaba la Comisaría de Policía. El 21 de setiembre de 1889 fue nombrado 1er. ayudante de la capitanía del Callao. En junio de 1894 ascendió a capitán de navío graduado. En el mes de octubre de ese año fue nombrado 2° comandante del crucero *Constitución*. Se le nombró capitán del puerto de Cerro Azul el 8 de mayo de 1895. El 20 de enero de 1896 se le expidió cédula de licencia indefinida. Falleció el 20 de mayo de 1900 en el Callao.

151. El 23 de octubre de 1888 ingresó a la Escuela Naval. Adquirió el título de guardiamarina el 22 de febrero de 1893. En la misma fecha fue destinado a la dotación del transporte *Santa Rosa*. El 11 de marzo solicitó y obtuvo licencia por un año para hacer un viaje de práctica en los buques mercantes, como en efecto lo verificó embarcándose en la barca nacional *Japón* en cuyo buque hizo el viaje desde el Callao hasta el puerto de Hong Kong y regresando en el mismo buque al Callao. Ocupó nuevamente su puesto en el indicado transporte. El 19 de mayo de 1894 fue ascendido a la clase de alférez de fragata. El 1° de octubre de ese mismo año fue trasladado al crucero *Constitución*. Con fecha 29 de mayo de 1896, se le expidieron nuevos despachos de alférez de fragata por haberse anulado los anteriores. Como oficial de la dotación del *Constitución* hizo campaña al Pará; de regreso se le encargó la derrota del buque. El 21 de mayo de 1899 se le extendieron despachos de teniente 2°. El 23 de agosto de 1900 se le nombró comandante de la lancha *Iquitos*. Ascendió a teniente 1° graduado el 27 de julio de 1903. El 2 de agosto de 1904 se le nombró comandante de la lancha *Cahuapanas*, habiendo desempeñado poco tiempo la comandancia de las lanchas *Urubamba* e *Iquitos*. En mayo de 1905 fue nombrado Jefe de la Comisión al río Yurúa. En el mes de marzo de 1906 fue nombrado comandante del transporte *Iquitos*. Obtuvo la efectividad de la clase de teniente 1° el 1° de febrero de 1905. Obtuvo el grado de capitán de corbeta el 27 de julio de 1905.

152. El 24 de octubre de 1889 ingresó a la Escuela Naval. Cuatro años después como guardiamarina se le destinó al *Santa Rosa*. Ascendió a alférez de fragata en mayo de 1894, trasladándosele posteriormente al *Constitución*. El 18 de junio de 1899 se le expidió cédula de retiro temporal.

153. El 19 de febrero de 1889 fue dado de alta en la Escuela Naval a bordo del pontón *Perú*. Obtuvo la clase de guardiamarina el 25 de febrero de 1893. Fue destinado en esta misma fecha a la dotación del crucero *Lima*. El 19 de mayo de 1894 fue ascendido a alférez de fragata. El 1° de octubre de ese año se le trasbordó al transporte *Constitución*, haciendo el viaje al Pará. Con fecha 29 de mayo de 1896 se le dieron nuevos despachos de alférez de fragata por haberse declarado nulos los que obtuvo anteriormente. Con fecha 1° de mayo de 1897 se le dio de baja. Se le expidió cédula de retiro temporal, sin goce de sueldo, el 25 de noviembre de 1898. El 20 de marzo de 1899 se le concedieron dos años de licencia para navegar en buques mercantes, sin goce de sueldo alguno. El 22 de noviembre de 1899 se le nombró ayudante de las capitanía de Salaverry. El 3 de abril de 1900 se le destinó al transporte *Santa Rosa*. Con fecha 23 de agosto de 1900 se le nombró ayudante del jefe encargado de la flotilla de los ríos orientales. Se le expidieron despachos de teniente 2° con fecha 21 de agosto de 1900. El 12 de octubre de 1901 se le destinó al *Constitución*. El 16 de mayo de 1901 se le

trasbordó al *Chalaco*. El 31 de agosto de 1903 se le trasbordó al transporte *Constitución*.

154. Ingresó a la Escuela Naval el 14 de agosto de 1888. Solicitó licencia por dos años para navegar en buques mercantes, efectuando viajes a Europa y China en buques de vela. Estuvo embarcado en el crucero *Lima* de enero de 1893 a setiembre de 1894. Sirvió en el *Santa Rosa* de febrero a abril de 1895. Quedó sin colocación y trabajó en una empresa minera en las montañas de Carabaya. Fue ayudante de la capitanía de Pisco en agosto de 1905. Se le reinscribió en el Escalafón el 22 de febrero de 1906.

155. El 10 de abril de 1891 ingresó a Escuela Naval, egresando el 31 de marzo de 1896 con el grado de guardiamarina. Fue embarcado en el transporte *Chalaco* el 4 de abril del mismo año. Con fecha 8 de junio de ese año se le trasbordó al crucero *Constitución*. En este buque hizo el viaje al Pará. Con fecha 9 de marzo del mismo año, se le destinó al transporte *Chalaco*. Se le expidió despacho de alférez de fragata el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad del 2 de enero de ese año. El 10 de octubre de 1899 se le puso a disposición del delegado del Supremo Gobierno en Iquitos, el que lo nombró comandante de la lancha *Cahuapanas*. El 23 de agosto de 1900 se le nombró comandante de la lancha *Francisco Pizarro*. Este nombramiento quedó sin efecto por encontrarse de licencia en Europa. El 5 de junio de 1901 se le puso a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores. El 17 de julio de 1902 fue ascendido a teniente 2°. El 25 de octubre de ese año, se le concedieron 2 años de licencia para navegar en buques mercantes nacionales. El 14 de enero de 1903 se le destinó al transporte *Constitución*. El 20 del mismo mes y año se le puso a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores, sirviendo hasta el 27 de abril de 1904 en el río Madre de Dios como Subcomisario.

156. Habiendo terminado sus estudios profesionales en la Escuela Naval, fue ascendido a la clase de guardiamarina el 20 de febrero de 1896. Se le destinó a la dotación del crucero *Constitución* el 11 de marzo de 1896. En este buque hizo el viaje al Pará. El 21 de mayo de 1899 se le extendió despacho de alférez de fragata con la antigüedad de 2 de enero del mismo año. El 24 de octubre de 1900 se le nombró comandante de la lancha *Amazonas*. El 8 de setiembre de 1902 falleció en Iquitos.

157. Después de la guerra permaneció sin colocación 5 años, 10 meses y 18 días. El 28 de octubre de 1888 fue ascendido a la clase de alférez de fragata y el 14 de julio de 1890 se le reconoció la antigüedad de esta clase desde el 7 de junio de 1880. El 11 de setiembre de 1889 fue nombrado profesor de la Escuela Militar. Ascendió a teniente 2° efectivo el 17 de julio de 1890. El 21 de diciembre de 1893 fue nombrado en comisión por el Supremo Gobierno en la comisión especial que marchó a la frontera con el Ecuador a órdenes del coronel Carlos Pauli. El 21 de mayo de 1894 se le nombró profesor de la Escuela Militar. Obtuvo el grado de teniente 1° el 8 de junio de 1894. El 17 de noviembre del mismo año fue nombrado secretario de la Comandancia General de la Escuadra. Ascendió a teniente 1° efectivo el 4 de diciembre de 1894. El 15 de abril de 1895 fue nombrado ayudante de la capitanía del Callao. Con fecha 15 de junio del mismo año fue embarcado en el crucero *Constitución* como oficial del detall que hizo el viaje al Pará. Por ley de 30 de diciembre de 1895 se le desconoció esta última clase militar, quedando por lo tanto en la clase de teniente 2°. Rindió examen para obtener la clase de teniente 1° el 21 de abril de 1899; y para capitán de

corbeta el 27 de mayo del mismo año. Ascendió a teniente 1° el 21 de mayo de 1899 con la antigüedad del 2 de enero del mismo año; sus despachos de capitán de corbeta fueron extendidos el mismo 21 de mayo. Con fecha 14 de julio de 1900 fue nombrado profesor de la Escuela Naval, y el 19 de setiembre del mismo año cesó en dicha colocación. El 28 de noviembre de 1900 y por resolución suprema se le nombró jefe encargado del crucero *Lima* durante su carrera. El 30 de marzo de 1901 se le nombró capitán del puerto de Mollendo, el 7 de enero de 1902 se le expidió cédula indefinida. El 3 de febrero de ese año se le nombró jefe encargado del transporte *Chalaco*. El 16 de mayo de 1902 se le nombró 2° comandante del transporte *Constitución*. El 4 de abril de 1903 se le nombró subprefecto de la provincia de Islay, puesto que desempeñó hasta el 25 de octubre del mismo año. El 3 de noviembre de 1903 se le nombró subprefecto de la provincia del Cercado del Cusco. El 8 de julio de 1904 se le nombró Comandante Principal de las Milicias Navales de Loreto y capitanía del puerto de Iquitos, permaneciendo hasta el mes de noviembre de 1905. El 19 de junio de 1906 fue nombrado miembro de la Comisión Hidrográfica.

158. Ingresó a la Escuela Naval el 1° de mayo de 1889. Obtuvo el título de guardiamarina el 25 de febrero de 1893 en que fue destinado al transporte *Santa Rosa*. El 19 de marzo de este año se le concedió licencia para practicar en los buques mercantes, embarcándose en la barca inglesa *Silver How* en viaje del Callao a las costas de Chile e Irlanda. Durante su permanencia en Europa se dedicó a ensanchar sus conocimientos en los astilleros, arsenales y museos de marina y emprendió su viaje de regreso a bordo de la barca inglesa *Bandelth* de Liverpool a Iquique, pasando de allí al Callao. Presentó a la Dirección de Marina un diario de navegación trabajado en estos viajes; habiendo recorrido en la ida y regreso 24,814 millas. El 18 de mayo de 1894 ascendió a la clase de alférez de fragata. El 23 de junio de ese año se reincorporó a la dotación del transporte *Santa Rosa*. El 4 de julio de ese año fue nombrado ayudante de la capitanía del Callao. El 28 del mismo mes y año fue embarcado en el transporte *Chalaco*. Se le trasbordó al transporte *Santa Rosa* el 10 de octubre del mismo año. El 29 de mayo de 1896 se le expidieron nuevos despachos de alférez de fragata por declararse nulos los anteriores. Con fecha 8 de junio pasó a la dotación del crucero *Constitución* en cuyo buque hizo el viaje al Pará como oficial de derrota. Se le extendieron despachos de teniente 2° el 21 de mayo de 1899. El 23 de agosto de 1900 se le nombró comandante de la lancha *Amazonas*. Falleció en Tarma el 2 de octubre de 1900 en viaje al Pichis para hacerse cargo de la *Amazonas*.

159. Ingresó a la Escuela Naval el 1° de mayo de 1889. Obtuvo el título de guardiamarina el 25 de febrero de 1893 en que fue destinado a la dotación del crucero *Lima*. El 9 de marzo de ese año se le concedió licencia para practicar en buques mercantes, embarcándose a bordo de la barca inglesa *Silver How* en viaje del Callao a las costas de Chile e Irlanda. Durante su permanencia en Europa se dedicó a ensanchar sus conocimientos en los astilleros, arsenales y museos de marina y emprendió su viaje de regreso a bordo de la barca inglesa *Bandelth* de Liverpool a Iquique, pasando de allí al Callao. El 18 de mayo de 1894 ascendió a alférez de fragata. El 13 de junio de ese mismo año se incorporó a la dotación de la *Lima*. Fue destinado como profesor de la Escuela Naval el 23 de mayo de 1895. El 29 de mayo de 1896 se le extendieron nuevos despachos de alférez de fragata al anularse los anteriores. En el *Constitución* hizo el viaje al Pará, encomendándosele la tarea de historiar la navegación de la travesía;

trabajo que presentó a su regreso. Con fecha 21 de mayo de 1899 se le extendieron los despachos de teniente 2°. El 10 de mayo de 1900 se le nombró profesor de la Escuela Naval. Con fecha 20 de junio de ese año se le destinó al crucero *Lima*. Trasbordado al crucero *Constitución* el 9 de noviembre de ese año. El 12 de octubre de 1901 se le nombró capitán del puerto de Huarmey, puesto que sirvió hasta el 11 de noviembre del mismo año. El 7 de febrero de 1902 se le nombró capitán del puerto de Tambo de Mora. El 16 de mayo de este año se le nombró 2° comandante del transporte *Chalaco*. El 17 de febrero de 1903 se le ascendió a teniente 1° efectivo. En el mes de octubre de 1904 se le nombró primer comandante del mismo buque. En el mes de abril de 1905 fue nombrado comandante del transporte *Iquitos*. El 27 de julio de 1905 obtuvo el grado de capitán de corbeta y la efectividad el 3 de febrero de 1906.

160. Habiendo terminado sus estudios profesionales en la Escuela Naval, obtuvo el título de guardiamarina el 20 de febrero de 1896. El 11 de marzo de ese año fue destinado a la dotación del crucero *Lima*. En 8 de junio de ese año fue nombrado a la dotación del transporte *Constitución* en el que viajó al Pará. El 17 de febrero de 1897 se le trasbordó al crucero *Lima*. Pasó al *Chalaco* hasta el 7 de agosto de 1898 en que se le trasbordó al *Constitución* provisionalmente, pasando siempre sus revistas en el crucero *Lima* a cuya dotación pertenecía. El 21 de mayo de 1899 se le expidió despachos de alférez de fragata con antigüedad de 2 de enero del mismo año. El 14 de julio de 1900 se le nombró profesor de la Escuela Naval. El 16 de diciembre de este año se le dio de baja. Habiendo solicitado su enjuiciamiento por la Zona Militar, ésta lo declaró sin responsabilidad con fecha 10 de julio de 1901. El 19 de diciembre de ese año se le llamó al servicio en la condición de retirado temporalmente en que se encontraba y se le destinó al *Constitución*, hasta febrero de 1902. En 19 de agosto de 1902 se le nombró capitán del puerto de Ancón. El 12 de setiembre de 1902 se le expidió cédula de retiro temporal. Con fecha 27 de junio de 1904 fue nombrado ayudante de la Comisión Hidrográfica, siendo reemplazado después por el teniente 2° Garavito.

161. Este viaje emprendido a fines de junio de 1896, es estudiado con detenimiento más adelante en el capítulo XI del 2do. volumen del presente tomo.

162. Cfr. *Memoria del Comandante Director del Crucero-Escuela Constitución* (1905). *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*. Lima, 1° de enero de 1906, año III, No. 1, pp. 1-8.

163. El 29 de mayo de 1889 ingresó a la Escuela Naval. Obtuvo el título de guardiamarina el 25 de febrero de 1893. En la misma fecha fue destinado a la dotación del crucero *Lima*. El 11 de mayo de 1893 solicitó y le fue concedida licencia para un año para navegar en buques mercantes, embarcándose al efecto en la barca nacional *Japan* que zarpó del Callao con rumbo a Hong Kong. Regresó en este mismo buque y durante el viaje fue nombrado primer piloto por el capitán Juan E. Taboada, cargo que desempeñó hasta su llegada al Callao. El 11 de marzo de 1894 volvió al crucero *Lima*, habiéndosele considerado como embarcado el tiempo que duró su viaje. El 19 de mayo de ese mismo año fue ascendido a la clase de alférez de fragata. El 28 de julio de 1894 fue trasladado al transporte *Chalaco*. Se le destinó al crucero *Constitución* el 23 de diciembre de 1894. El 21 de mayo de 1895 fue trasbordado a la Escuela Naval. Con fecha 29 de mayo de 1896 y después de haber rendido el examen respectivo, se le extendieron nuevos despachos de alférez de fragata por haberse anulado los que obtuvo anteriormente. El 12 de junio de 1896 se le nombró a la "Legión Naval del Centro" que

debía operar sobre el departamento Fluvial de Loreto. En 15 de diciembre de 1897 se dio por terminada la comisión anterior y quedó a órdenes del Ministerio de Guerra, el 10 de enero de 1898 se le destinó a la dotación del *Constitución*. Con fecha 21 de mayo de 1899 se le expidieron los despachos de teniente 2°. Ascendió a teniente 1° el 5 de setiembre de 1899. El 23 de agosto de 1900 se le nombró comandante de la lancha *Cahuapanas*. Ascendió a capitán de corbeta graduado el 27 de julio de 1903. El 25 de julio de 1904 se le nombró miembro de la comisión de límites peruano-brasileña; jefe de la comisión científica de los ríos Purús y Yurúa. Ascendió a capitán de corbeta efectivo el 1° de febrero de 1905. En el mes de mayo de 1906 se le nombró segundo comandante del buque-escuela *Constitución*.

164. Tres días después, también por resolución suprema, el alférez Loayza fue destinado a la dotación del *Santa Rosa*.

165. *Memoria que el Comandante General de la Escuadra, Bernabé Carrasco, presenta al Ministro del Ramo. Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta en la Legislatura Ordinaria de 1897*. Anexo 10, pp. 134-138.

166. En 1899, el Comandante General de la Escuadra en su *Memoria* citada, planteó dos alternativas de uso de este transporte: 1° empleársele como depósito de carbón para que se provean de ese artículo los buques y 2° como remolque de otro buque, cuando éste no tuviera la capacidad suficiente para transportar tropa.

167. En esta delicada misión, dicho comandante se hizo acompañar del segundo comandante, teniente primero Ernesto Caballero y Lastres, del armador Luis Artadi (antiguo capitán mercante), del capitán de la barca y de 15 individuos de la tripulación. La faena de rescate duró seis horas. La dotación de oficiales se completaba con el teniente segundo Carlos E. García Rosell y el guardiamarina Guillermo Martínez.

168. Por resolución de 6 de agosto de 1900 se le expidió nombramiento de aspirante de Marina en la Escuela Naval. El 27 de febrero de 1903, se le expidió título de guardiamarina. El 10 de marzo de ese año, se le destinó al transporte *Constitución*. El 1° de mayo de 1903 se ordenó se trasladara a Estados Unidos de Norteamérica, con el objeto de que terminara sus estudios prácticos en los buques de aquella nación. De regreso de Estados Unidos fue destinado al transporte *Constitución* el 12 de enero de 1905.

169. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. Lima, Imprenta del Estado, 1905, pp. CXVI-CXVII.

170. Se le expidió despacho de guardiamarina el 7 de febrero de 1903. Se les destinó al *Constitución* el 1° de marzo de este año, sirviendo en él hasta abril de 1905. Formó parte de la Comisión enviada a Panamá para traer el *Iquitos*, quedando embarcado en él a partir del 29 de abril de 1905. Fue ascendido a alférez de fragata el 3 de febrero de 1906. Tomó parte de la comisión nombrada para recibir y traer al Callao los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

171. *Con el Capitán de Navío don Manuel D. Faura*. En: *Suplemento de la Revista Peruana Ilustrada*. Lima, diciembre de 1959, pp. 135 y 152.

172. El 1° de febrero de 1903, el *Lloyd Register* había registrado al *Iquitos* como de primera clase con el calificativo 100 A 1.

173. Este distinguido militar vino al Perú, invitado por el Gobierno, para asistir a la inauguración del monumento al coronel Francisco Bolognesi, habiendo en esa oportunidad comandado la línea que rindió los respectivos honores a la

memoria de nuestro héroe del Morro.

174. Cfr. FAURA, José V... *La Marina de Guerra del Perú desde 1816 hasta 1959*. En: *Suplemento de la Revista Peruana Ilustrada*. Lima, diciembre de 1959, pp. 17-121. Según referencia oral del capitán de navío Germán Narváez (ingresó a la Escuela Naval en 1905 y egresó en 1910) después de la guerra con Chile este transporte fue el primero en 1912 que realizó un viaje a Europa. Hijo de quien fuera por varios años segundo ingeniero de la *Lima*, Narváez fue el primer oficial de Marina peruano que subió a un buque de guerra chileno después del conflicto.

175. Debe advertirse que en el presente tomo sólo nos limitamos a la adquisición, construcción y lanzamiento de ambas naves; correspondiendo al tomo siguiente de esta Segunda Parte de la *Historia Marítima del Perú* su estudio y descripción, ya en poder de nuestro país (travesía, arribo al Callao, servicios posteriores, etc.)

176. Sobre el quehacer de esta junta y la conducta honrada de dicho magistrado, véase el capítulo X en el 2do. volumen del presente tomo.

177. *Suplemento de la Revista Peruana Ilustrada*. Lima, diciembre de 1959, p. 152.

178. Lamentablemente, este ilustre jefe, que debía comandar el *Bolognesi*, falleció repentinamente en 1907, siendo reemplazado por el capitán de navío Eduardo Hidalgo, enviado desde Lima para ese propósito.

179. *Suplemento de Actualidades*. Lima, 5 de mayo de 1906. Una descripción más amplia la proporciona Rosendo Melo en su *Historia de la ...*, T. II, pp. 179-181.

180. En: *North Western Mail* de Barrow- in-Furness (marzo de 1906).

181. Por resolución de 6 de agosto de 1900 se le expidió nombramiento de aspirante de Marina en la Escuela Naval. El27 de febrero de 1903 se le expidió título de guariamarina. El 10 de marzo de este año se le destinó al transporte *Constitución*. El 1° de mayo de 1903 se dispuso se trasladara a los Estados Unidos de Norteamérica con el objeto de terminar sus estudios prácticos en los buques de aquella nación. El 21 de julio de 1906 se le puso a órdenes del jefe de la Comisión Naval en Inglaterra.

182. Se le expidió título de guardiamarina el 27 de febrero de 1903. El 10 de marzo de ese año se le destinó a la Escuela Naval. El 1° de mayo de 1903 se ordenó que se embarcara con rumbo a Estados Unidos de Norteamérica con el objeto de que terminara sus estudios prácticos en los buques de esa nación. Ascendió a alférez de fragata el 3 de febrero de 1906. Con fecha 21 de julio de ese año se le puso a órdenes del jefe de la Comisión Naval en Inglaterra.

183. Con fecha 27 de febrero de 1903 recibió el título de guardiamarina, pasando un mes después al *Constitución*. El 1° de mayo de ese año fue enviado a Estados Unidos de Norteamérica, con el objeto de que terminara sus estudios prácticos en los buques de aquel país. Fue ascendido a alférez de fragata el 3 de febrero de 1906, pasando cinco meses después a disposición del jefe de la Comisión Naval en Inglaterra.

184. Ingresó a la Escuela Naval en 1898. Se le expidió el título de guardiamarina el 27 de febrero de 1903; al mes siguiente fue destinado al *Chalaco*, viajando en mayo a Estados Unidos de Norteamérica con el propósito de culminar sus estudios prácticos en los buques de aquel país. Ascendió a alférez de fragata el 3 de julio de 1906. El 21 de julio de ese año, se le puso a órdenes del jefe de la Comisión Naval en Inglaterra.

185. Se le expidió título de guardiamarina con fecha 26 de julio de 1897. El 31 de agosto de ese año fue destinado al crucero *Constitución*. Se le expidieron despa-

chos de alférez de fragata con fecha 28 de agosto de 1900. El 12 de noviembre de ese año se le nombró comandante de la lancha *Francisco Pizarro*. El 11 de enero de 1902 viajó, por indicación del Comandante de los Tercios Navales del Departamento de Loreto, a Cumaría a fin de incorporarse a la comisión exploradora del istmo Fitzcarrald. El 13 de marzo de 1903 se le nombró comandante interino de la lancha *Cahuapanas*. Se le nombró comandante de la lancha *Iquitos* el 11 de julio del mismo año. El 25 de julio de 1904 se le nombró miembro de la Comisión de Límites con el Brasil. De mayo a diciembre de 1906 sirvió en el transporte *Chalaco*.

186. Por resolución de fecha 6 de agosto de 1900 se le expidió nombramiento de aspirante de Marina en la Escuela Naval. El 12 de febrero de 1902 se le expidió el título de guardiamarina. El 19 de este mismo mes y año se dispuso que se trasladara a Buenos Aires con el objeto de que se embarcara en el buque-escuela argentino *Presidente Sarmiento*, en donde debía terminar sus estudios prácticos; permaneció hasta el 31 de enero de 1905. El 7 de febrero de ese año fue nombrado a la dotación del crucero *Lima*. Ascendió a alférez de fragata el 1° de enero de 1905.

187. Con fecha 23 de febrero de 1903 se le expidió el título de guardiamarina; un mes después, se le destinó al *Constitución*. El 25 de mayo del mismo año, pasó al *Chalaco*. El 6 de setiembre de 1904 se le nombró a la Comisión Hidrográfica, pasando en abril del año siguiente a la dotación del *Iquitos*. Fue ascendido a alférez de fragata el 13 de febrero de 1906, viajando el 31 de diciembre de ese año a Europa integrando la dotación para traer a los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

188. Alumno de la Escuela Naval el 10 de abril de 1902. El 4 de enero de 1906 fue embarcado en el *Constitución*. En diciembre de este año formó parte de la Comisión Naval a Europa para traer los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

189. En 1903 era alumno de la Escuela Naval; en 1904 aspirante y en 1906 guardiamarina. El 9 de enero de este último año; fue embarcado en el *Constitución*. Al poco tiempo (mayo) se le trasladó al *Iquitos*. Formó parte de la dotación enviada a traer los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en 1906.

190. Alumno de la Escuela Naval en abril de 1902, aspirante en abril de 1904 y guardiamarina en enero de 1906. Formó parte de la dotación que trajo los dos primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

191. Alumno de la Escuela Naval en 1900; aspirante en 1903 y guardiamarina en 1906; en enero de este último año, se le destinó al *Constitución*. Integró la Comisión Naval que viajó a Inglaterra para traer los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en 1906.

192. Alumno de la Escuela Naval en 1902; aspirante en 1904 y guardiamarina en 1906. En este último año fue embarcado en el *Constitución* y al poco tiempo en el crucero *Lima*. Integró la dotación que viajó a traer los primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

193. En 1903 era alumno de la Escuela Naval, egresando en 1906. El 31 de diciembre de ese año integró la Comisión Naval que viajó a Europa para traer los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

194. En 1903 era alumno de la Escuela Naval; en 1905 aspirante y en 1906 guardiamarina. Integró la dotación que en 1906 viajó a traer los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

195. En: *Anuario de la Legislación Peruana*. Lima, Imprenta de *La Revista*, 1907, T. I, pp. 18-19.

196. *Ibídem*, p. 19.
197. Según Basadre, actuó como factor coadyuvante para la celebración de este contrato, la aprobación por parte del Legislativo de las bases propuestas por el Ejecutivo para la organización de la Compañía Salinera, cuya saneada renta vino a constituir la principal garantía del empréstito.
198. En: *El Perú en el Primer Centenario de su Independencia.* Buenos Aires, Societé de Publicité Sud-Americane Monte Domecq Cía., 1921, pp. 365-366.
199. Aunque no con el propósito aquí señalado, en varias oportunidades se nombraron también Comisiones Técnicas (casi todas *ad honorem*) para viajar a otros países y tener "conocimiento exacto y oportuno de todos los adelantos que se hacen en el arte de la guerra y muy especialmente de los nuevos armamentos". En esta línea, se nombró por ejemplo en noviembre de 1887 la comisión que viajó a Europa presidida por Aurelio García y García e integrada por Ruperto Alzamora, José A. Miró Quesada y Delmace Moner Tólmos.
200. Casi doce años antes, siendo capitán de navío, Carvajal desempeñó el cargo de Presidente de la Comisión de Estudios Navales en Europa.
201. LANGLOIS, Luis...*Influencia del poder naval en la historia de Chile, desde 1810 a 1910.* Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1911, pp. 7-8 (Introducción). El trabajo de este oficial de Marina, fue premiado por el Círculo Naval en un concurso conmemorando el Centenario Nacional de ese país.
202. Reproducido por *El Comercio* de Lima el 23 de junio de 1887, p. 4. Refiriéndose a este gobernante, su compatriota el historiador naval Rodrigo Fuenzalida dice: "Balmaceda, con profunda convicción que el poder naval era para Chile su salvaguardia, se preocupó de incrementarlo y hacerlo eficiente. Comprendía claramente que la solución del pleito de límites con la Argentina, aun cuando existía el tratado de 1881, no tenía más garantía que el apoyo moral de una fuerza respetable, como asimismo, que la solución del problema de Tacna y Arica, que debía ventilarse en 1894, necesitaba también este mismo apoyo... Balmaceda fue un estadista que miró al futuro y dio todo su apoyo al incremento del poder naval, cosechando toda la experiencia recogida a través de la historia de Chile". Cfr. FUENZALIDA BADE, Rodrigo... *La Armada de Chile, desde la alborada al Sesquicentenario (1813-1968).* Santiago de Chile, Talleres Empresa Periodística *Aquí Está,* 1978. Segunda edición, pp. 957-958. De este autor tomamos algunos de los datos que aparecen en el presente parágrafo.
203. Antes y después de Balmaceda, bien sabemos, siempre ha estado presente la vieja e insidiosa sentencia de Diego Portales (1836): "Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre". En: *Epistolario de Don Diego Portales 1834-1837.* Recopilación y notas de Ernesto de la Cruz. Prólogo y nuevas cartas recopiladas y anotadas por Guillermo Feliú Cruz.
204. Reproducido por *El Comercio* de Lima el 28 de mayo de 1889, p. 3.
205. La Compañía Sudamericana de Vapores también mereció atención, pues se le subvencionó a fin de asegurar las comunicaciones marítimas entre los puertos de Chile y el Callao y Panamá (1888). Cfr. FRIAS, Francisco... *Manual de Historia de Chile.* Santiago, Editorial Nascimento, 1969. Segunda edición, p. 432.
206. Reproducido parcialmente por *El Comercio* de Lima el 14 de junio de 1889, p. 4. Con respecto al blindado *Prat, El Comercio* en su edición del 24 de febrero de 1891 reprodujo una síntesis aparecida en *Novedades* de Nueva York describien-

do su poderío militar. El 9 de febrero de 1893 reprodujo otra descripción aparecida en la *Revista de Marina* de Chile.

207. *El Comercio* de Lima del 14 de mayo del mencionado año p. 5, publicó las características y especificaciones técnicas de ambas cañoneras.
208. En este año de 1891 estalló la guerra civil, una de las más atroces que tuvo Chile en el siglo pasado. La escuadra se sumó a los revolucionarios deponiendo a Balmaceda. Jorge Montt, jefe de la Escuadra, integró la Junta Revolucionaria. Los gobiernistas hundieron en Caldera al insurrecto *Blanco Encalada.*
209. La *Esmeralda* fue vendida en 1894 a los japoneses durante la guerra que sostuvieron con los chinos, actuando como oficioso el gobierno ecuatoriano. La participación del Ecuador en esta transacción, ocasionó un escándalo interno que desembocó en una crisis política; al Presidente Luis Cordero la Corte Suprema de Justicia le abrió juicio por hallarle responsable directo del escándalo. *El Comercio* de Lima siguió de cerca los pormenores de esta situación, publicando desde mediados de diciembre de 1894 polémicas periodísticas y aclaraciones oficiales sobre dicho episodio.
210. *El Comercio,* 14 de setiembre de 1894.
211. Sin duda, las relaciones con la Argentina (debido a la palpitante controversia de límites) y el asunto pendiente de Tacna y Arica, empezaron a inspirar recelos, impulsando al gobierno a preparar al país para su defensa.
212. LANGLOIS, Luis... *Ob. cit.,* p. 232.
213. Este mismo gobernante firmó con la Argentina los Pactos de Mayo (28 de mayo de 1902). Por dicho acuerdo se convino en una limitación de armamentos y en una equivalencia naval.
214. BUSE DE LA GUERRA, Hermann... *Influencia del poder marítimo en América.* En : *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional.* Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina de Guerra del Perú, 1980, p. 107.
215. PORIER, Eduardo... *Chile en 1908.* Santiago de Chile, Imprenta Litografía y Encuadernación Barcelona, 1909, pp. 293-296.
216. En su edición del 12 de junio de 1894, p. 3, *El Comercio* dio cuenta de la venta de armamento por parte de Chile a Ecuador. Dos años después, el 16 de julio, publicó otra noticia de esta naturaleza. Sobre el uso de becas. Cfr. *El Comercio.* Lima, 20 de agosto de 1889, p. 6 (Sección: Vapor del Sur).
217. En Loreto, desde los primeros meses de dicho año se creyó en la inminente invasión ecuatoriana del río Napo. En un oficio reservado al Director de Guerra (27 de febrero) el Prefecto de ese departamento Alejandro Rivera le manifestaba tal preocupación y la urgente necesidad de que nuestro país adquiriese embarcaciones de guerra para su defensa territorial. Asimismo, le hacía saber que con el propósito de "constatar si se hacían aprestos de guerra en la provincia de Oriente del Ecuador" se había enviado una expedición en la lancha *Laura* al mando del teniente segundo Carlos T. Barandiarán.
218. Recordemos que en este año, el Perú adquirió para el servicio de su Escuadra los buques *Constitución* y *Chalaco.*
219. Abundante resulta la documentación (mucha de ella reservada) que llegó a nuestra Cancillería dando cuenta de lo solicitado.
220. En su edición del 16 de junio, *El Comercio* había informado, basándose en una noticia proveniente de Londres, que el gobierno ecuatoriano había comprado en Inglaterra tres cruceros torpederos. Uno de ellos (de 200 pies de eslora y 24

millas de andar por hora) había sido adquirido en los astilleros de la isla de Wight de donde zarpó a fines de marzo para Newcastle, lugar en que debía ser artillado por la casa Armstrong. Los otros dos habían sido vendidos -según la versión londinense- por el constructor Yarrow, de Poplar, cerca de Londres.

221. El empréstito levantado con la garantía de la renta de la sal, ascendió a 600,000 sucres; de los cuales fueron asignados 400,000 para la adquisición del anhelado crucero.

222. VEGAS GARCIA, Manuel... *Ob. cit.*, pp. 286-287.

Capítulo III

EL TRAFICO MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

A. EL TRAFICO MARITIMO

LA SITUACION DE LOS PUERTOS DEL LITORAL

En los años inmediatos a la salida del enemigo del territorio patrio, la condiciones de nuestros puertos no fueron satisfactorias ni adecuadas, prestando un servicio extremadamente limitado. Con excepción de Pisco y Mollendo, por ejemplo, los puertos del sur de la República tenían escasa significación; los más numerosos entre los medianamente importantes, se hallaban en la región del norte. En ello influyó, sin duda, el afán destructivo del invasor y el desgaste que su infraestructura sufrió por la larga permanencia de las naves enemigas. Sin embargo, las paulatinas refacciones a que se les sometió y la conservación de que fueron objeto con cierta periodicidad, no obstante las limitaciones presupuestales, coadyuvaron para que el país, a los pocos años, normalizase la marcha y el servicio de los puertos en casi toda la costa. Y así vemos cómo en 1890 el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino (en su calidad de visitador de puertos), informaba al Ministro de Guerra y Marina que los "puertos del litoral se encontraban bien servidos"[1]. Diez años después, la relación de los puertos en pleno uso era el siguiente:

Puertos mayores: Paita, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry[2], Callao, Pisco y Mollendo.

Puertos menores: Eten, Huanchaco, Chimbote, Samanco, Casma, Supe, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala e Ilo.

Movimiento Marítimo del Callao: 1884

Buques

ENTRADAS			SALIDAS		
N°	BANDERAS	TONELADAS	N°	BANDERAS	TONELADAS
13	Nacionales	675	9	Nacionales	401
22	Norteamericanos	15,572	23	Norteamericanos	17,494
105	Ingleses	73,255	100	Ingleses	70,002
6	Franceses	3,439	6	Franceses	3,277
41	Italianos	10,237	41	Italianos	9,128
21	Alemanes	11,948	18	Alemanes	10,289
32	Portugueses	8,362	26	Portugueses	6,001
7	Ecuatorianos	1,114	6	Ecuatorianos	916
6	Colombianos	532	10	Colombianos	1,380
41	Diversos	9,526	40	Diversos	8,936
294		134,661	239		127,844

Vapores

MESES	N°		TONELADAS	
	ENTRADAS	SALIDAS	ENTRADAS	SALIDAS
Enero	31	34	36,412	39,397
Febrero	25	24	27,797	26,304
Marzo	32	30	36,108	33,984
Abril	32	34	32,534	34,649
Mayo	35	34	33,746	30,635
Junio	39	38	35,933	36,262
Julio	34	36	38,490	36,749
Agosto	24	27	27,231	31,016
Setiembre	36	32	33,429	32,909
Octubre	33	29	36,030	31,766
Noviembre	29	24	29,500	28,600
Diciembre	24	21	27,121	26,391
TOTALES	370	368	394,401	388,662

(RODRIGUEZ, José Manuel, *Anales de la Hacienda...*, T. XVI, pp. 25-26).

En 1905, el cuadro se transformó del siguiente modo:

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

Puertos menores: Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Chala, Lomas, Morro de Arica, Puno y Leticia[3].

La clasificación de los puertos en nuestro medio fue, pues, de tres categorías: mayores, menores y caletas habilitadas; funcionando en ellos aduanas de primera, segunda y tercera clase, respectivamente[4]. La seguridad que ofrecían estos puertos, evidentemente, no era igual en todos los casos. Así lo observaba el cónsul británico, Lucien J. Jerome, en su informe de comienzos de este siglo publicado por Heraclio Bonilla en el libro *Gran Bretaña y el Perú 1826-1919. Informes de los cónsules británicos*. "La costa –decía el funcionario inglés– tiene varios puertos naturales y seguros como los de las bahías de Paita, Sechura, Chimbote, Callao y Samanco, donde pueden anclar los barcos de gran calado. Los otros puertos sólo ofrecen fondeaderos donde los barcos se agitan o balancean mucho debido a los permanentes embravecimientos del Pacífico y por eso descargan sus cargamentos mediante embarcaciones menores o lanchones".

Según testimonia el comandante Flórez Nohesell, la denominación de puerto mayor correspondía a aquellos adonde podían arribar las naves mercantes de toda bandera y procedencia, con sujeción a las prescripciones del reglamento de comercio y demás disposiciones vigentes. La denominación de puertos menores y caletas habilitadas correspondía a aquellos donde era permitido arribar a naves nacionales y extranjeras que tuvieran carrera establecida, o que en adelante la establecieran con itinerario fijo, observando asimismo las prescripciones del reglamento de comercio.

En diferentes oportunidades y por razones diversas, varios de los puertos arriba mencionados fueron clausurados por orden superior. En 1884, por ejemplo, se clausuraron los puertos comprendidos en los departamentos de Ancash e Ica "por convenir a los intereses fiscales". Tres años después, en previsión al contagio del cólera, se cerraron provisionalmente todos los puertos de la República a las naves que tocaran puertos chilenos[5]. En 1892, por la misma razón y por recomendación expresa de la Junta Suprema de Sanidad, se clausuraron todos los puertos del litoral para los buques procedentes de puertos europeos infestados por el cólera (Inglaterra, Bélgica, Francia, Alemania, Austria y Gibraltar) o de aquellos puertos en que habían recalado

(Québec y Nueva York). Posteriormente, la ocurrencia de clausura fue parcial y esporádica. En uno u otro caso, lo cierto es que estas clausuras ocasionaron graves quebrantos a nuestra afligida economía.

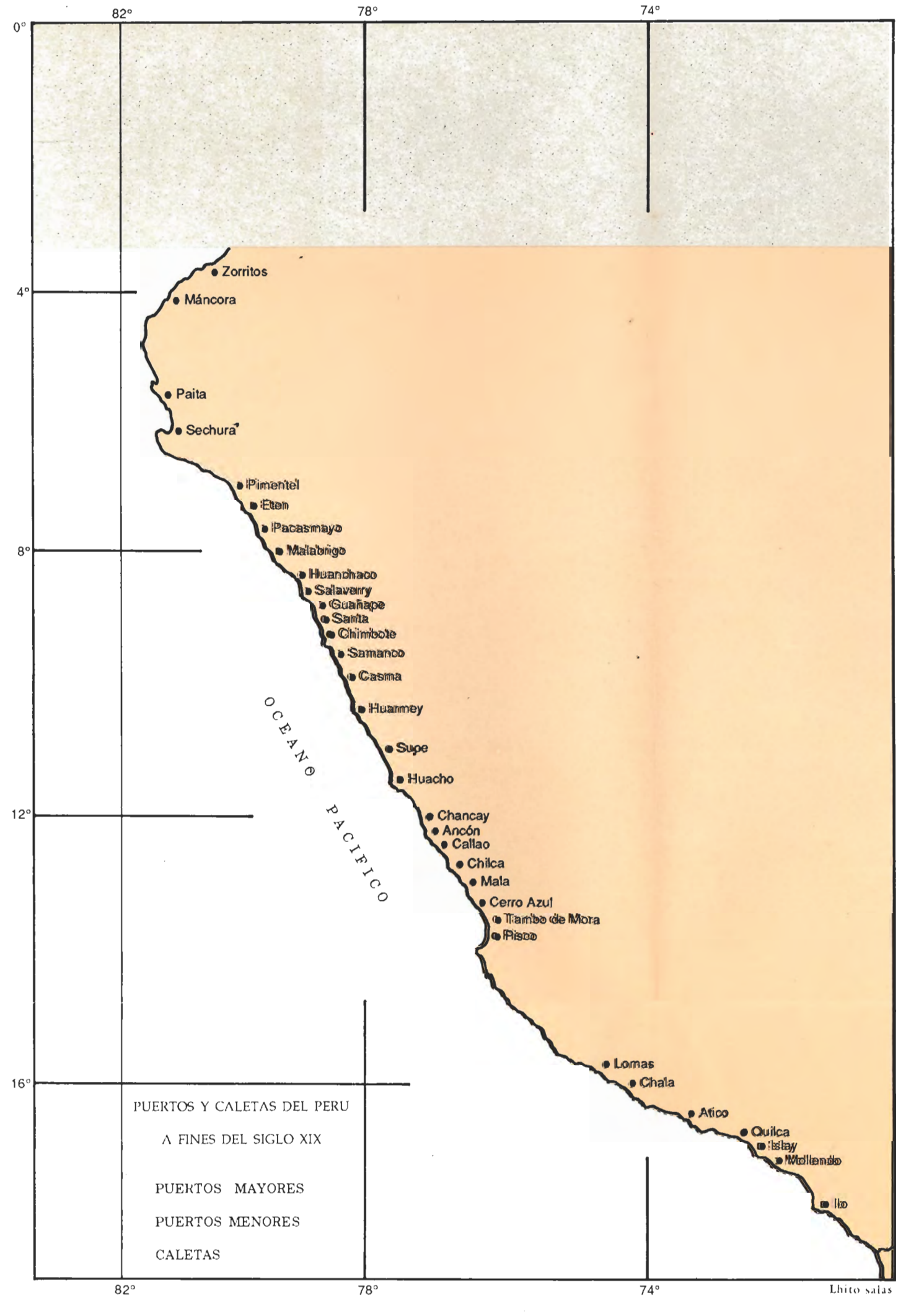
Dentro de este cuadro, ciertamente el Callao continuó siendo el puerto principal. En él estaba centralizado no sólo gran parte del movimiento marítimo del país, sino también el grueso del flujo de pasajeros; confirmando así su antigua hegemonía y preponderancia sobre los demás puertos. Además, presentaba –tal como lo sintetizó admirablemente el capitán de fragata Eulogio Saldías en 1901– tres valores a manera de ventaja: valor táctico, valor comercial y valor de eficiencia para la acción estratégica a distancia[6].

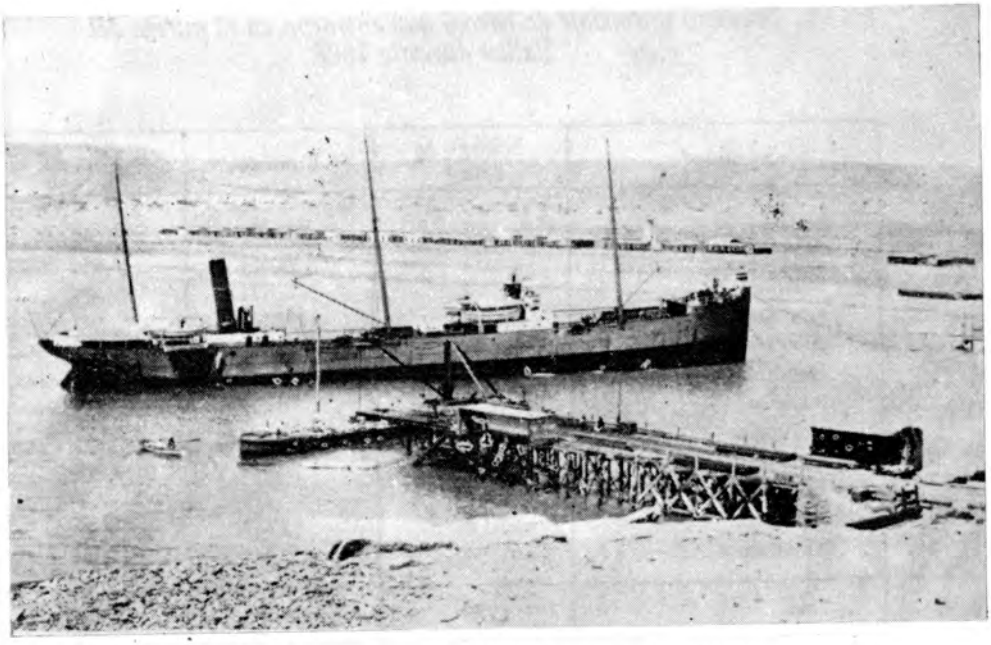
Como consecuencia de la guerra con Chile, el movimiento portuario del Callao disminuyó apreciablemente, y sólo comenzó a recuperarse lentamente en los años posteriores a la finalización de la misma. Así, el movimiento portuario varía entre 1878 a 1900 del siguiente modo:

1878	345,678	toneladas
1879	347,000	"
1880	82,439	"
1881	147,085	"
1882	195,897	"
1883	176,274	"
1887	217,700	"
1890	311,000	"
1897	301,816	"
1900	339,500	"

Según una fuente de fines del siglo pasado, en el Callao existían factorías y fundiciones bien equipadas que hacían reparaciones "de cualquier especie" a bordo de los buques[7]. En ellas se efectuaban obras como la construcción de cureñas especiales para cañones de buques de guerra y fabricación de lanchas a vapor. Igualmente –concluye el mismo testimonio– existían todas las industrias propias del tráfico marítimo[8]. Por otro lado, el puerto del Callao fue por muchos años estación principal de naves de la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.). Asimismo, en él operaban los armadores de buques, señores Bucelli y Loero, entre otros, desde fines del siglo pasado.

Por largo tiempo fue preocupación entre los Ministros de Guerra y Marina, la construcción de un dique seco en nuestro principal puerto.


82°
78°
74°
0°
4°
8°
12°
16°
Zorritos
Máncora
Paita
Sechura
Pimentel
Eten
Pacasmayo
Malabrigo
Huanchaco
Salaverry
Guañape
Santa
Chimbote
Samanco
Casma
Huarmey
Supe
Huacho
Chancay
Ancón
Callao
Chilca
Mala
Cerro Azul
Tambo de Mora
Pisco
Lomas
Chala
Atico
Quilca
Islay
Mollendo
Ilo
OCEANO PACIFICO
PUERTOS Y CALETAS DEL PERU
A FINES DEL SIGLO XIX
PUERTOS MAYORES
PUERTOS MENORES
CALETAS
Lhito salas



Muelle del puerto de Talara a fines del siglo XIX.

Número y tonelaje de barcos que entraron en el puerto del Callao durante 1888

Nacionalidad	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación
Ingleses	205	222,876	8,649
Chilenos	71	94,554	4,586
Daneses	1	474	11
Franceses	20	32,161	693
Alemanes	41	41,225	1,051
Hondureños	2	396	22
Italianos	7	9,822	394
Noruegos	2	2,066	33
Peruanos	916	26,040	2,913
Portugueses	1	276	9
Españoles	6	2,619	99
Americanos	4	2,264	70
Total	1,276	434,770	18,530

Resumen

Descripción de los barcos	Número de barcos	Tonelaje	Tripulación
Barcos a vapor	255	325,929	13,933
Barcos a vela	205	100,035	2,387
Barcos de menos de 50 toneladas	816	8,806	2,210
Total	1,276	434,770	18,530

(*Informes de los cónsules británicos,* vol. III, p. 118).

Movimiento Marítimo del Callao: 1884 - 1887

Entradas

Descripción de las naves	1884			1885			1886			1887		
	N°	Tn.	Pasajeros	N°	Tn.	Pasajeros	N°	Tn.	Pasajeros	N°	Tn.	Pasajeros
Vapores	370	394,401	25,719	274	298,609	22,306	284	263,824	21,637	293	255,722	14,893
Buques	294	134,661	86	204	94,462	136	210	102,984	82	180	83,554	78
Embarcaciones	856	7,832	221	914	9,546	508	876	9,997	109	823	8,993	544
TOTAL	1,520	536,894	26,026	1,395	402,617	22,950	1,370	376,805	21,828	1,296	348,269	15,515

Salidas

Vapores	368	388,662	17,151	270	297,680	13,903	291	269,119	17,772	292	254,108	13,927
Buques	279	127,844	1	214	97,225	257	210	105,522	117	185	88,295	114
Embarcaciones	878	7,906	237	925	9,747	1,438	864	9,921	603	814	8,803	1,030
TOTAL	1,525	524,412	17,389	1,409	404,652	15,598	1,365	384,562	18,492	1,291	351,206	15,071

(Archivo Histórico de Marina).



Aduana de Paita en 1884.

Desafortunadamente, tan importante iniciativa nunca fue considerada en su verdadera magnitud por los representantes al Congreso.

En cuanto a la defensa del Callao, como bloque estratégico, fueron varios los planteamientos presentados en diferentes momentos y circunstancias por oficiales de nuestra armada. Uno de los más importantes fue el del citado Eulogio Saldías dado a conocer en su célebre conferencia de principios de este siglo en la Escuela Naval. En esa ocasión, Saldías planteó que siendo el Callao un puerto abierto, sus medios de defensa debían ser, fundamentalmente, dos: uno exterior y otro interior. "El primero –decía– basado en una flotilla móvil con que imperiosamente se ha de contar; apoyada por las baterías tendrá por objeto mantener lo más alejado posible de sus playas al agresor. El segundo, encomendado a los torpedos automóviles o dirigibles y las minas submarinas en combinación con las baterías, impedirá también el acceso del enemigo al interior de la bahía"[9].

En orden de importancia, después del Callao, figuraba el puerto de Mollendo o también conocido por mucho tiempo como "el segundo puerto de la República". No obstante, quedó muy maltratado al culminar la ocupación chilena. Desde el 1° de enero hasta el 6 de setiembre de 1880, estuvo bloqueado por la flota enemiga, y todo lo que ingresó por él se limitó a pequeñas provisiones de mercaderías y comestibles transportados en botes desde el vecino puerto de Quilca, que había permanecido abierto.

Este pequeño tráfico en botes –refiere un testigo de esos días– empleó un cierto número de operarios, principalmente italianos y españoles, que suministraron a este mercado lo necesario para vivir en forma tal que no se sintió una escasez real, a pesar que el precio de las provisiones se elevó a cifras desorbitantes[10].

A fines de setiembre del mencionado año, se decretó la apertura del puerto a los vapores y al comercio en general hasta la culminación del año. Durante estos tres meses –según el mismo testimonio– ingresaron al puerto veintinueve vapores ingleses (costeros) y tres vapores alemanes vía el estrecho de Magallanes. De igual manera, se registraron solamente cuatro embarcaciones a vela: dos inglesas (1064 toneladas), una portuguesa (705 toneladas) y una alemana (325 toneladas). Las primeras transportaron carbón, la segunda guano y la última mercadería en general.

Concluido el conflicto y pasados los dos años de lucha interna, la apertura del puerto se hizo efectiva el 1° de enero de 1886. A pesar de ello, durante todo ese año no se constató un movimiento marítimo vigoroso, repercutiendo negativamente en el desarrollo del comercio en

Movimiento Marítimo del Litoral: 1887 - 1896

AÑOS	Nº Unidades	Buques de guerra						Vapores mercantiles						Buques de vela						Embarcaciones menores					
		Entradas			Salidas			Entradas			Salidas			Entradas			Salidas			Entradas			Salidas		
		Tn.	T	C	Tn.	T	C	Tn.	T	P	Tn.	T	P	Tn.	T	P	Tn.	T	P	Tn.	T	P	Tn.	T	P
1-VII-1887 a 30-VI-1888	11,486	84,220	9,963	357	86,158	9,996	372	2'994,227	140,413	30,893	2'998,021	146,948	27,497	152,960	4,802	330	143,950	3,976	229	26,906	6,168	1,526	27,267	6,353	1,485
1-VII-1889 a 30-VI-1890	11,699	71,216	7,862	356	66,516	7,064	345	3'449,580	146,540	22,320	3'864,024	184,544	35,446	142,955	4,268	185	146,029	4,285	87	80,164	6,698	2,774	30,009	5,715	2,543
1-VII-1890 a 15-V-1891	9,508	85,760	7,891	267	75,763	7,839	261	3'046,003	174,937	40,257	3'047,599	140,637	32,626	164,037	4,328	403	159,222	4,103	293	23,182	5,061	1,580	20,694	5,117	1,331
1-VII-1892 a 31-V-1893	9,146	49,084	4,938	201	44,505	4,268	189	3'574,346	145,413	31,473	3'451,570	144,013	27,693	132,201	3,815	82	142,177	3,758	326	21,047	4,658	655	21,076	4,734	573
I semestre de 1896	5,716	58,270	5,022	210	60,914	5,361	215	1'842,494	80,498	17,956	1'837,570	80,429	15,601	66,488	1,693	54	65,200	1,693	14	18,276	4,057	1,213	18,220	4,048	1,272

(Extracto de las *Memorias de Guerra y Marina* de los años correspondientes).

Tn: toneladas
T: tripulación
C: cañones
P: pasajeros

Movimiento de barcos mercantes en el Callao durante el año 1890

Vapores

Nacionalidad	Entrada			Salida		
	N° de vapores	Toneladas	Tripulación	N° de vapores	Toneladas	Tripulación
Peruanos	20	600	77	21	630	71
Ingleses	167	194,247	9,505	166	196,199	9,550
Franceses	27	51,698	1,093	27	51,698	1,046
Alemanes	26	37,400	990	26	37,400	985
Norteamericanos	4	2,972	182	3	2,229	118
Chilenos	102	132,575	6,873	103	134,129	6,946
Total	346	419,492	18,720	346	422,285	18,716

Barcos de navegación

Nacionalidad	Entrada			Salida		
	N° de barcos	Toneladas	Tripulación	N° de barcos	Toneladas	Tripulación
Peruanos	99	17,748	719	100	18,336	726
Ingleses	64	67,361	1,246	65	68,658	1,244
Franceses	1	871	16	1	871	16
Alemanes	4	2,509	52	4	2,356	48
Norteamericanos	15	12,832	197	17	14,227	222
Italianos	4	3,011	54	4	3,011	57
Ecuatorianos	7	1,209	51	5	873	38
Chilenos	6	2,632	71	6	2,632	64
Holandeses	1	1,014	18	1	1,014	18
Hondureños	1	198	10	...	...	...
Noruegos	3	2,732	45	3	2,732	45
Españoles	4	1,106	43	5	1,304	56
Daneses	1	752	14	1	752	13
Total	210	113,975	2,536	212	116,766	2,547

(*Informes de los cónsules británicos,* vol. III, p. 126).

general. ¿Las causas? El largo período de guerra y la revolución que habían "consumido casi todos los recursos privados como públicos"[11].

Un protocolo firmado en Lima el 20 de agosto de 1885 reglamentó el servicio aduanero en Mollendo para el libre tránsito de mercaderías destinadas a Bolivia y de los productos que de esa república se exportasen como coca, café, lanas, cascarilla, cueros, hierbas medicinales, tabacos, cacao, minerales de plomo, cobre, plata, estaño, bismuto, barras de plata y oro y otros artículos de producción de la misma nación. Quedó acordado que el Perú nombraría un agente aduanero en el puerto boliviano del lago Titicaca denominado Puerto Pérez (Chililaya) y Bolivia un agente aduanero en Mollendo; este artículo fue reformado más tarde. El protocolo detalló las atribuciones y las normas de procedimiento de los agentes aduaneros.

A comienzos de este siglo, Mollendo continuaba ejerciendo gran influencia en el comercio de la zona sur. Así, en 1903, era el puerto de tránsito para el norte de Bolivia y los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco. Tres años después, era considerado como "el único puerto de importancia sobre el Pacífico que lleva el grueso del movimiento de las zonas del norte de Bolivia"[12].

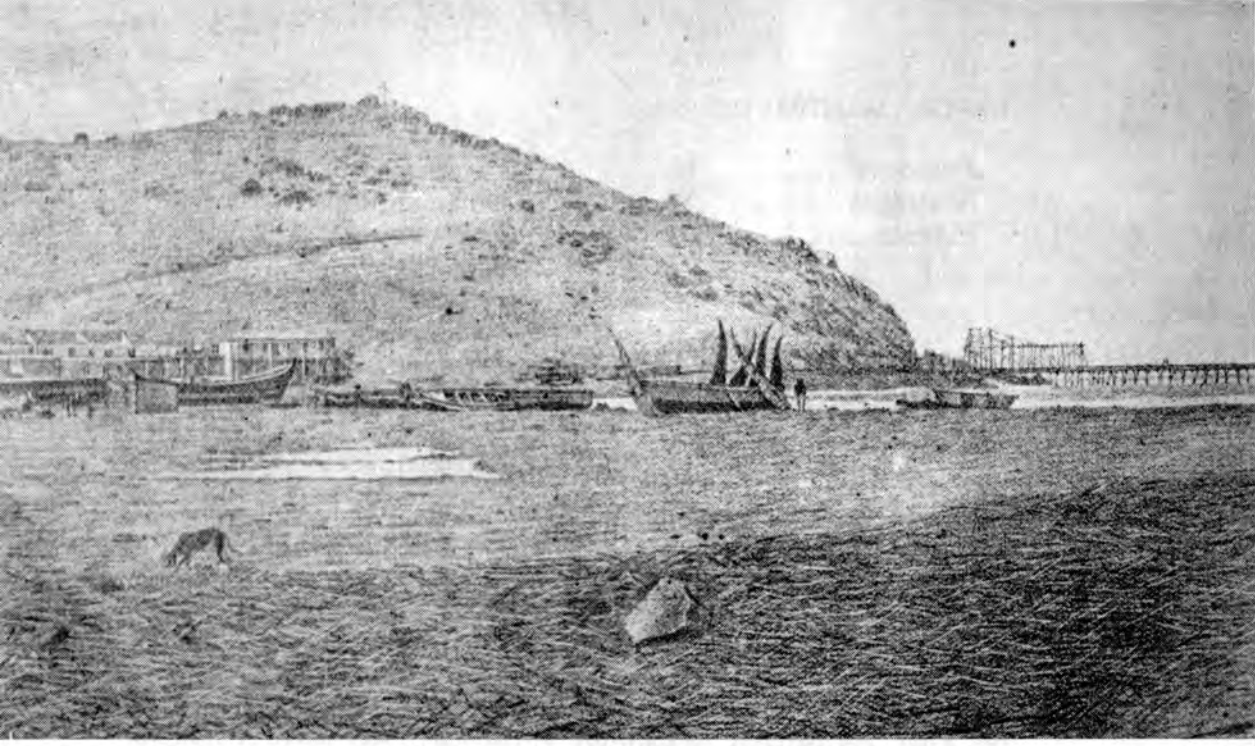
No obstante esta situación expectante, el puerto de Mollendo careció de ciertas facilidades. Por ejemplo, no disponía de un rompeolas que facilitase la descarga de los lanchones en temporadas de mal tiempo. En vista de ello, nuestro gobierno contrató con la Peruvian Corporation Limited su construcción (1905), así como la de un dique. El costo del trabajo se calculó en 100,000 libras esterlinas y su culminación en dos años. Todo bajo la dirección de ingenieros británicos.

Finalmente, de acuerdo al *Boletín del Comercio Exterior del Perú*, publicado por la Sección Estadística de Aduanas en el año 1891, el movimiento de naves por los puertos del litoral fue el siguiente:

Navegación exterior	942	entradas	924	salidas
Navegación cabotaje	3822	entradas	3835	salidas

Los buques de navegación exterior estaban clasificados del siguiente modo:

Buques a vapor		Buques de vela	
Alemanes	79	Alemanes	25
Chilenos	144	Chilenos	58
Norteamericanos	1	Colombianos..	1



Puerto de Salaverry en 1885.

Franceses	62	Daneses	2
Noruegos	1	Dinamarqueses	1
Ingleses	341	Ecuatorianos ..	3
		Españoles	4
		Franceses	4
		Nicaragüenses	2
		Peruanos.....	100
		Suecos	1
		Ingleses.....	100
		Italianos	5

Los puertos que mayor actividad tuvieron en dicho año, referidos a número de naves, entradas y salidas, así como tonelaje de carga movilizada fueron: Callao, Mollendo, Pisco, Pacasmayo, Salaverry, Ilo, Tambo de Mora y Chala.

En cuanto a la navegación de cabotaje, las naves estaban clasificadas del siguiente modo: 1651 a vapor y 2171 a vela y los puertos de recalada de los mismos eran: Tumbes, Zorritos, Sechura, Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Malabrigo, Huanchaco, Salaverry, Guañape, Chao, Chimbote, Santa, Samanco, Casma, Supe, Chancay, Ancón, Callao, Cerro Azul, Tambo de Mora, Pisco, Chala, Mollendo e Ilo.

LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS NAVIERAS DEDICADAS AL TRAFICO MARITIMO: PAISES Y RUTAS

Las compañías de vapores que con más regularidad hicieron el tráfico en nuestra costa y en general en todo el Pacífico septentrional, fueron dos: la antigua y poderosa Pacific Steam Navigation Company (inglesa) y la pujante Compañía Sudamericana de Vapores (chilena); además, existían otras que hacían viajes directos, pero con menor frecuencia, desde puertos de Estados Unidos y Europa, como la Merchant's Line, Kosmos Line, Lamport and Holt Line, Hamburg Pacific Line, Roland Line, Italo Peruana Line, Toyo Kisen Kaisha, Lee Chai Line, Barber and Co. Inc. Line, West Coast Line, Compagnie Maritime du Pacifique, Gulf Line, etc.[13].

La P.S.N.C. y la Compañía Sudamericana cumplían el tráfico (correo, pasajeros y carga) en las costas de Chile, Perú, Ecuador, Colombia y Panamá, suscribiendo acuerdos que impidiesen desleal competencia; en 1894 regía para ambas empresas una sola tarifa de fletes y pasajes formulada de común conveniencia[14]. La primera también hacía viajes directos a Liverpool, por la vía del estrecho de

Movimiento de barcos mercantes en el Callao durante el año 1892

Barcos a vapor

Nacionalidad	Entrada			Salida		
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Números de barcos	Toneladas	Tripulación
Peruanos	9	196	37	1	158	33
Ingleses	164	206,340	9,427	163	204,331	9,337
Franceses	36	71,750	1,408	35	71,710	1,377
Alemanes	44	66,298	1,630	44	65,772	1,645
Norteamericanos	5	3,211	208	5	3,211	227
Chilenos	106	150,986	7,492	102	145,231	7,213
Total	364	498,781	20,202	356	490,413	19,832

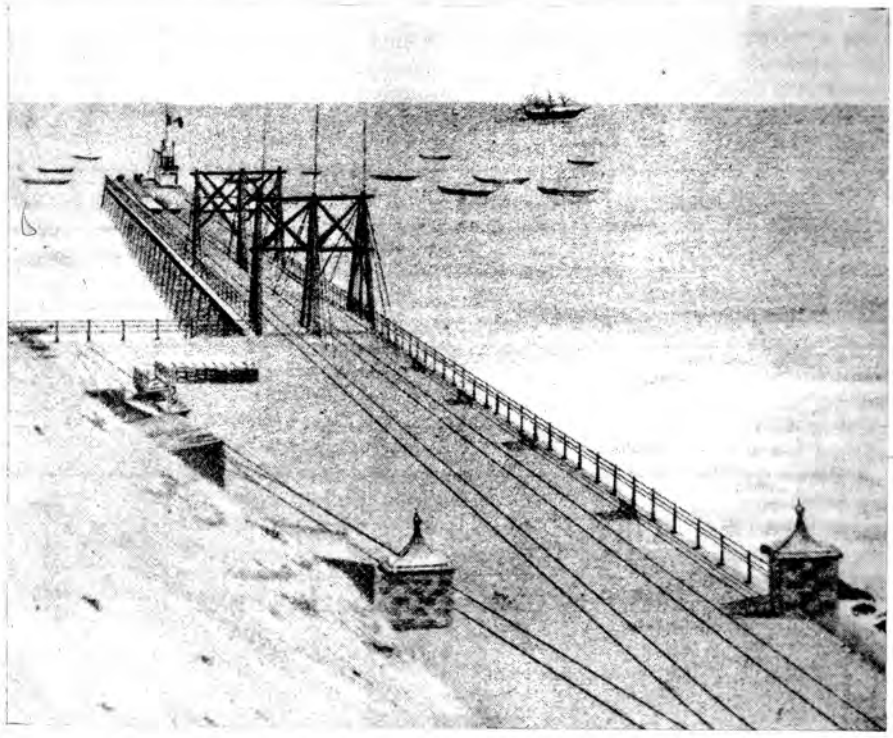
Buques de vela

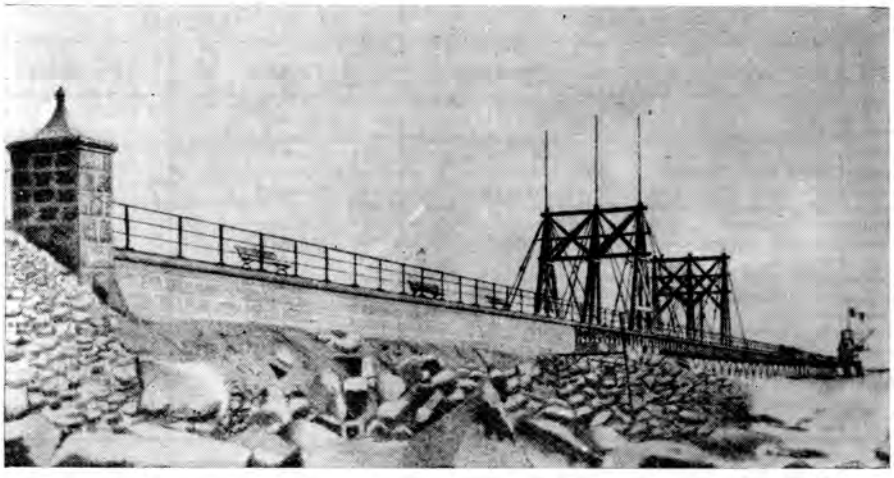
Nacionalidad	Entrada			Salida		
	Número de barcos	Toneladas	Tripulación	Número de barcos	Toneladas	Tripulación
Peruanos	103	22,322	791	110	23,260	829
Ingleses	54	62,225	1,118	54	64,132	1,092
Franceses	...	...	...	1	663	15
Alemanes	10	8,940	157	10	8,650	153
Norteamericanos	15	11,001	184	13	10,174	167
Italianos	8	5,901	111	6	4,559	87
Daneses	1	618	14	1	618	13
Chilenos	22	10,073	244	19	9,814	214
Hondureños	6	2,580	68	6	2,580	69
Suecos	1	604	12	1	604	12
Noruegos	2	1,810	28	1	702	13
Españoles	8	2,520	93	8	2,520	90
Total	230	128,594	2,820	230	128,276	2,754

(*Informes de los cónsules británicos*, vol. III, p. 144).

Magallanes. Las compañías alemanas Kosmos y Roland hacían viajes a los puertos de Europa (El Havre, Amberes, Hamburgo y Bremen) por la misma ruta, recorriendo, además, casi toda la costa del Pacífico, llegando por el norte hasta San Francisco, después de haber tocado en Panamá, y los principales puertos de Centroamérica y México. Sus buques podían llevar de 5,000 a 6,000 toneladas de carga. La otra línea alemana, la Hamburg Pacific Line, cumplía el siguiente itinerario: Amberes, Londres, Montevideo, Punta Arenas, Corral, Valdivia, Coronel, Talcahuano, Valparaíso, Coquimbo, Iquique, Arica, Mollendo, Callao, Paita, Guayaquil y eventualmente puertos intermedios; su primer vapor, el *Celia*, fondeó en el Callao la tarde del 14 de noviembre de 1886 inaugurando la línea. Los vapores de la Merchant's Line se dedicaron a facilitar el comercio de la costa peruana con los puertos orientales de los Estados Unidos. Las compañías Toyo Kisen Kaisha y Lee Chai Line hacían viajes directos del Callao a los puertos del Japón y de China, respectivamente. La línea West Coast, con residencia en Nueva York, cumplía viajes dos veces al mes entre los puertos de Estados Unidos y los nuestros[15].

Por lo general, todas estas naves (después de descargar en el Callao) proseguían su ruta a los puertos norteños donde embarcaban azúcar, algodón o minerales para luego conducirlos a Europa[16]. Viniendo del norte, el primer puerto peruano en el que recalaban los vapores de la carrera era el de Paita, tocando enseguida los de Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Cerro Azul, Tambo de Mora, Pisco, Lomas, Chala, Mollendo e Ilo. En el Callao permanecían los vapores uno, dos, tres y hasta cuatro días. Aquí generalmente se aprovisionaban de agua potable y tomaban lastre; por este servicio se pagaba un derecho a la Municipalidad del Callao. Con fecha 20 de junio de 1884 se autorizó a dicho Municipio un aumento del 50% en la tarifa respectiva: "Visto el oficio del Alcalde Municipal del Callao, solicitando por acuerdo de la corporación que preside cobrar los derechos de aguada y lastre con un cincuenta por ciento de aumento; y teniendo en consideración: que habiendo encarecido considerablemente el costo de los materiales que tienen que emplearse en poner expeditos los puquios y cañerías que surten de agua a esta población y bahía, debe también retribuirse éstos en parte proporcional, por los que aprovechan el consumo; y que esta retribución debe verificarse equitativamente. Con anuencia de la capitanía del puerto del Callao, se dispone: que los buques nacionales paguen a la Municipalidad de este puerto veinte centavos plata por cada tonelada de agua y lastre que embarquen; y los buques extranjeros, el veinticinco por ciento más del derecho que, por embarque de





Muelle de Salaverry.

Tráfico Marítimo en el puerto del Callao durante el año de 1905 y 1906, con exclusión de las embarcaciones menores

1905

ENTRADAS	NUMERO	SALIDAS	NUMERO
Vapores	399	Vapores	395
Buques de vela	1004	Buques de vela	1036
Total	1403	Total	1431

1906

Vapores	518	Vapores	517
Buques de vela	924	Buques de vela	931
Total	1442	Total	1448

Cuadro comparativo de los últimos años

ENTRADAS		SALIDAS	
Años	Toneladas	Años	Toneladas
1901	648,934	1901	630,542
1902	708,045	1902	685,599
1903	704,352	1903	687,743
1904	924,594	1904	925,780
1905	916,174	1905	922,422
1906	1.111,467	1906	1.101,062

(GARLAND, Alejandro... *El Perú en 1906*, p. 254).

cada uno de los mismos artículos, pagan en la actualidad"[17].

Tres años después (10 de mayo) la misma autoridad se dirigió al prefecto de la provincia notificándole lo siguiente: "Sucede, con frecuencia, que los buques mercantes que se proveen en este puerto de lastre y agua, abandonan el fondeadero sin haber abonado antes el valor de esos artículos, que, como US. sabe, forman parte de los ingresos municipales, y son ramos que se recaudan por los respectivos subastadores. Tal abuso importa, pues, menoscabo en las rentas legítimas de la Corporación; y como es fácil de evitarlo, creo conveniente dirigirme a US. a fin de que se sirva solicitar del Sr. Ministro de Guerra y Marina una disposición semejante a la que existe respecto a los derechos de hospital, es decir, que la capitanía del puerto, antes de otorgar licencia a las naves para que puedan zarpar del fondeadero, exija que comprueben con un certificado del Subastador o Subastadores de esos ramos, no adeudar cantidad alguna por los derechos correspondientes de aduana y lastre". Recorridas las instancias pertinentes, el 18 de mayo el Ministro de Guerra y Marina dispuso "que antes de expedirse licencia para zarpar, se exija a las naves mercantes un comprobante de que no adeudan los derechos de lastre y aguada". Esta disposición se hizo extensiva al resto de los puertos de la República.

Los barcos que llegaban a nuestros puertos sin la debida boleta de sanidad, exigida por el Reglamento respectivo, eran multados "debiendo pasar cinco días en cuarentena". Sobre esta exigencia que a menudo fue violada, el capitán de navío Federico Alzamora durante el tiempo que permaneció como Comandante General de los Tercios Navales, constantemente se quejó que "los barcos mercantes extranjeros arribaban a puertos peruanos sin portar la carta de sanidad respectiva".

Uno de los problemas que frecuentemente se presentó con las diferentes compañías de navegación (tanto de servicio internacional como nacional) fue el referido a su itinerario. Muchas de ellas no cumplían estrictamente con el horario y los días señalados para el arribo y zarpe de sus vapores, ocasionando no sólo molestias a los pasajeros sino también considerables pérdidas al comercio en general. En parte, el problema era generado también por el excesivo celo de las autoridades. Precisamente, con fecha 30 de octubre de 1884, el Presidente de la República dispuso "que por ningún caso los Prefectos atrasen la salida de los vapores ni un momento más de la hora fijada en su itinerario". Lo contrario perjudicaba "al público, a los intereses de la compañía y al servicio del Supremo Gobierno". Esta disposición

comprendía a todos los puertos del litoral.

Esta irregularidad en la salida y llegada de los vapores, tomó un matiz dramático a fines de 1888, cuando los comerciantes de Lima, después de haber manifestado en repetidas ocasiones los tropiezos y perjuicios derivados de esta situación, acudieron a la recién fundada Cámara de Comercio para canalizar sus protestas y exigir del gobierno una solución inmediata. La primera medida de esta flamante institución –según se lee en oficio de su Presidente, don Pedro Correa– fue entrar en contacto con los agentes generales de las diversas compañías de vapores radicadas en la capital "a fin de conocer las causas de esa irregularidad"[18]. La respuesta aducía que la razón principal de aquella anomalía estaba en la prohibición de recibir y despachar los vapores en los puertos del litoral después de las 7 de la noche; medida que, en muchos casos, era cumplida con exagerada estrictez por las autoridades pertinentes con la siguiente pérdida de tiempo. En base a esta consideración, la mencionada Cámara solicitó al Gobierno la modificación de esa prohibición, permitiendo a los vapores "ser recibidos y despachados en ciertos puertos hasta una hora más avanzada de la noche"[19].

El 9 de noviembre de ese año 1888, el gobierno decretó que los vapores que hacían el comercio de cabotaje y en general los que zarpasen del Callao para el norte y sur "podrían ser recibidos hasta las 9 p.m. en los puertos de la costa en que la mar no ofrezca peligro, siempre que la claridad de la noche lo permita". En cuanto a los vapores que procedían del extranjero, aún cuando hubiesen tocado en puertos peruanos, sólo podrían ser recibidos y despachados hasta las 7.30 p.m. "en iguales circunstancias a los anteriores, salvo casos particulares en que se dispusiere otra cosa por el Ministerio del ramo". Tres días después, el Ministro de Guerra y Marina hacía conocer al jefe de la Sección de Capitanías la medida tomada para su difusión y cumplimiento a nivel nacional[20]. Se cerraba así, aunque momentáneamente, un problema que en los años sucesivos asumiría igual o, tal vez mayor gravedad[21].

Hablando específicamente de la P.S.N.C., vemos que en 1888 poseía 22 barcos empleados exclusivamente en el comercio de la costa occidental de nuestro océano, con un registro de 22,283 toneladas. Poseía una gran factoría en el Callao, varios barcos-almacén y barcazas de carbón a lo largo de la costa. El número de súbditos ingleses que trabajaban en este servicio costero ascendía a 450[22]. En nuestro primer puerto funcionaban también las oficinas centrales, los talleres principales y demás dependencias de dicha compañía. Sin embargo, a partir

Movimiento Marítimo del Callao en 1906

A vapor

ENTRADAS			SALIDAS		
Bandera	Número de naves	Tonelada de registro	Bandera	Número de naves	Toneladas de registro
Nacional	103	31,649	Nacional	105	34,228
Inglesa	230	507,309	Inglesa	233	502,876
Chilena	105	168,272	Chilena	105	170,070
Alemana	60	172,063	Alemana	58	182,608
Francesa	6	27,898	Francesa	4	21,364
N. América	5	3,420	N.América	4	2,678
Japonesa	4	13,266	Japonesa	3	10,457
Noruega	3	7,487	Noruega	3	7,487
Belga	2	5,938	Belga	2	5,938
Total	518	937,302	Total	517	937,706

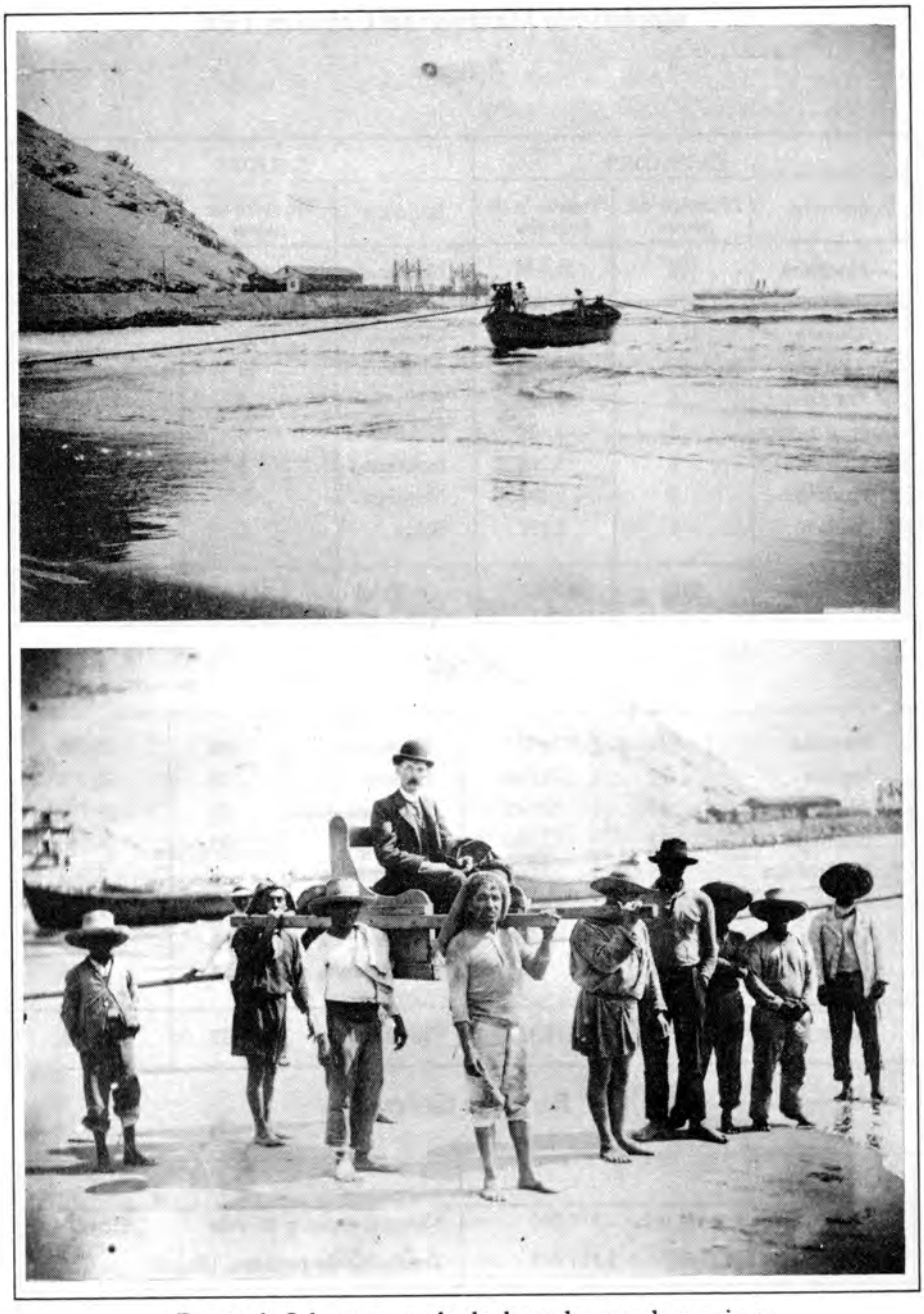
A vela

Nacional	828	15,231	Nacional	824	16,038
Inglesa	72	102,236	Inglesa	64	90,995
Alemana	18	27,642	Alemana	20	29,757
Noruega	13	17,280	Noruega	15	19,546
N. América	5	7,068	N. América	3	3,963
Dinamarquesa	3	4,143	Dinamarquesa	2	2,492
Chilena	2	500	Chilena	2	500
Colombiana	1	65	Colombiana	1	65
Total	942	174,165	Total	931	163,356

Resumen General

Entradas		Salidas	
Naves a vapor y de vela	1,460	Naves a vapor y de vela	1,448
Toneladas de registro	1.111,467	Toneladas de registro	1.101,062

(GARLAND, Alejandro... *El Perú*... p. 253).



Puerto de Salaverry: modo de desembarque de pasajeros.

de 1896 empezó gradualmente a trasladarse a Valparaíso, en razón "de las mayores facilidades que le eran ofrecidas por Chile" y de ser aquel puerto el punto de donde zarpaban sus vapores hacia Europa y hacia el norte del continente[23]. Ese mismo año, la compañía aumentó su flota con dos hermosos buques a vapor.

En enero de 1886 la P.S.N.C. redujo sus tarifas en un 20% a los puertos situados al sur del Callao. Por resolución de 21 de julio de ese año, el gobierno estableció que dicha compañía quedaba eximida de derechos de aduana en lo que se refería a víveres y artículos navales que trasbordaba o reembarcaba para uso y consumo de sus naves[24].

En lo que respecta a la Compañía Sudamericana de Vapores, la otra línea de tráfico regular en nuestro medio, siempre gozó de la protección del Estado chileno. En 1891, por ejemplo, recibió la subvención anual de 206,000 pesos. Ese mismo año, contaba con los siguientes vapores: *Mapocho, Maipo, Cachapoal, Laja, Lautaro, Itata, Valdivia, Copiapó, Limari, Amazonas, Bío Bío, Ardilla, Huaney, Longovi, Maule, Fudeto, Río Claro,* con un total de 15,215 toneladas[25].

EL TRAFICO DE CABOTAJE

Las comunicaciones a lo largo de nuestro litoral se basaron en gran medida en el servicio de cabotaje, el que fue cumplido por pequeños vapores de algunas de las compañías extranjeras antes citadas y, en menor grado (cuando hubo visos de una Marina Mercante Nacional), por naves de bandera nacional.

Este tráfico interno –de acuerdo a la versión de Basadre– fue iniciado, terminada la guerra, por Gío Batta Isola, miembro de una distinguida familia italiana dedicada al negocio de armadores y que llegó al Perú en 1883. En el Callao adquirió el buque *José Pozzo* con el cual emprendió el intercambio comercial costero; posteriormente compró otros buques, intensificando sus negocios[26].

Frente al decreto de 31 de agosto de 1886 que sólo permitía la navegación en la costa a los buques de vela que "estuvieran matriculados como nacionales en la Comandancia General de Marina"[27], frecuentes fueron los pedidos de nacionalización de los buques que hacían el comercio de cabotaje en nuestro medio. La medida –según lo manifestaba el Ministro Torrico– llevó a que en ese año se nacionalizasen 111 buques con un total de 7,010 toneladas[28]. Posteriormente esta cifra disminuyó llegando –según el testimonio del Ministro de Hacienda– a 36 en 1889. Durante esta época, también, pero sin perder

su carácter oficial ni dejar de ser propiedad del gobierno, los transportes nacionales *Perú* y *Santa Rosa* –como ya se dijo– se dedicaron al tráfico comercial de cabotaje, empleando oficiales de nuestra armada. Lamentablemente, la experiencia fue muy breve y con resultados económicos nada halagüeños para sus arrendatarios, los señores Berninzon y Cía.[29].

Reiterados fueron los pedidos de los Ministros de Guerra y Marina para prestar apoyo y protección a las embarcaciones que, enarbolando el pabellón nacional, constituían la Marina Mercante. En 1886, el Ministro Borgoño solicitaba que a dichas naves se les exceptuase de todas las gabelas a que estaban sujetas, debiendo contribuir sólo los buques de bandera extranjera. Esto –según el Ministro– redundaría a la larga en la formación de una marina mercante propia. Parecido sentimiento manifestarían sus colegas en los años sucesivos.

Al igual que otras actividades, el cabotaje también fue objeto, durante el período que tratamos, del pago de impuestos fiscales. Por ejemplo, por resolución de 2 de octubre de 1884, como para contrarrestar la disminución de las rentas del Tesoro, se creó el derecho de embarque cuya tasa fue: un sol de plata por cada res que se embarcase ya sea para el exterior o para puertos nacionales; diez centavos por cada cabeza de ganado lanar y diez centavos por cada canasta de fruta. Esta disposición –refiere José M. Rodríguez– fue ampliada el 31 del mismo mes en el sentido de que se cobrase ochenta centavos por cada cabeza de cerdo. Tan considerable fue el aporte del cabotaje de este rubro, que a los pocos años se le tuvo como "uno de los principales factores de la reconstitución financiera del país"[30].

En 1885, por resolución de 14 de noviembre, se dispuso que los vapores y buques mercantes extranjeros para poder hacer el cabotaje en nuestras costas debían ser arqueados previamente. Seis años más tarde, con el fin de evitar que los buques dedicados a este servicio recibiesen a bordo mayor cantidad de carga que la permitida por su porte y estado del casco, la capitanía del Callao dispuso que en cada nave se marcase el máximo del calado con una línea horizontal dentro de un círculo de 23 centímetros de diámetro. Los comandantes Paz y Zavala fueron comisionados para tal objeto[31].

EL MOVIMIENTO PORTUARIO: LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

No obstante ser Lima una de las ciudades más castigadas por la guerra y por la ulterior ocupación de la que fue objeto, en ella se ha-

llaban ubicadas casi todas las casas, en su mayoría extranjeras, que se dedicaban al comercio tanto de importación como de exportación. Su proximidad al principal puerto de la República, la convertía en el centro de las grandes transacciones comerciales y en el eje del cual partían los más importantes productos al interior del país[32]. Asimismo, el Callao se constituyó permanentemente en el puerto que soportó el mayor volumen de carga en este tráfico de entrada y salida de productos.

Evidentemente, durante los primeros años de la postguerra, el movimiento portuario a lo largo de nuestro litoral se vio afectado duramente por las consecuencias del conflicto y por las disensiones internas que culminaron en la lucha civil. Llevó buen tiempo recuperar y estabilizar su normal desenvolvimiento, sobre todo, en el rubro de las exportaciones, donde las fuentes de producción nacional eran mínimas.

Bajo el régimen transitorio del decreto de 30 de abril de 1884, que modificaba las tarifas de aduanas, la Cuenta General de la República presentaba –de acuerdo a los datos consignados por el citado Rodríguez– las siguientes cifras por derecho de importación:

Callao	S/.	2'697,655.52
Paita		79,597.51
Eten		22,585.03
Pimentel		19,170.69
Salaverry		44,506.42
Pacasmayo		19,009.65
Pisco		54,766.92
Mollendo		136,916.02
Ilo		12,054.58
TOTAL	S/.	3'086,262.34
Correspondiendo:		
Al primer semestre	S/.	1'563,168.39
Al segundo semestre		1'523,093.95

Al año siguiente se produjo un exagerado y peligroso aumento en las importaciones. Sólo con respecto a la aduana del Callao –escribió Basadre– las importaciones sumaron algo más de 8'181,000 soles, mientras que las exportaciones llegaron a la reducida suma de 2'400,000 soles. En 1887, las importaciones ascendieron a 8'658,531.24 soles y las exportaciones a 8'872,287.03 soles. En 1892 las cifras fueron:

15'023,421.23 soles (importación) y 19'237,849.95 soles (exportación). Entre 1896 y 1899 el movimiento comercial del país fue el siguiente[33]:

Años	Importación	Exportación
1896	17'505,148	21'862,334
1897	18'004,048	31'025,382
1898	19'279,272	30'274,755
1899	18'734,948	30'725,910

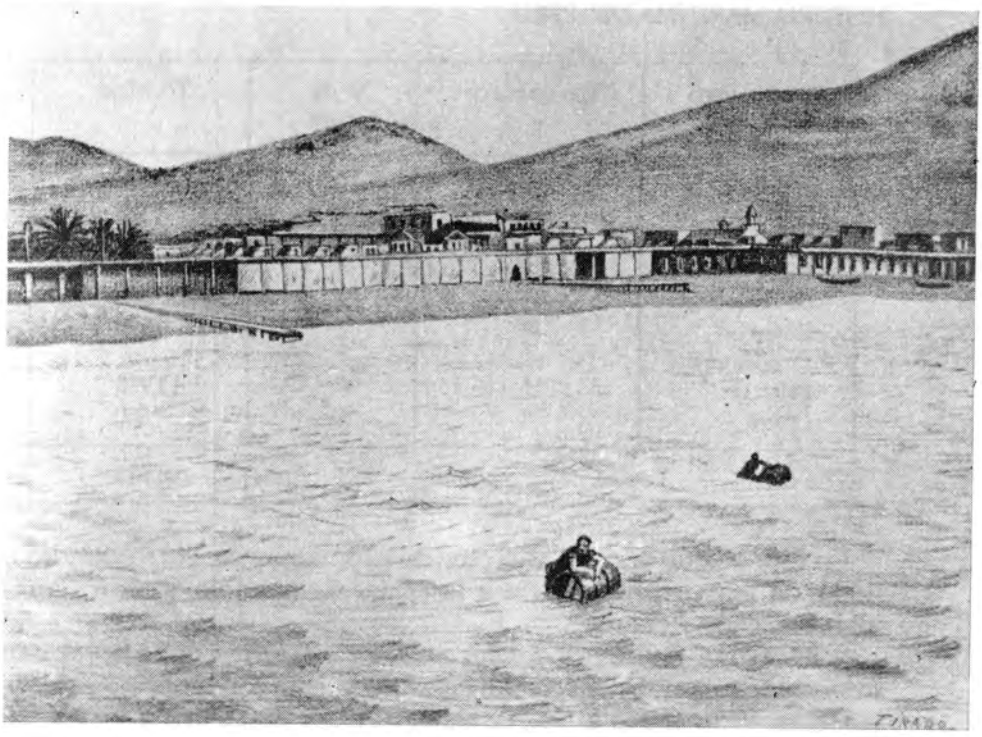
En los primeros años de este siglo, el cuadro comercial se presentaba así:

Años	Importación	Exportación
	(£)	(£)
1901	2'862,407	4'730,776
1902	3'428,283	3'703,971
1903	3'783,380	3'857,753
1904	4'900,444	6'866,366
1905	4'917,724	4'780,414
1906	5'632,349	6'600,325

Durante las angustias del Tesoro los derechos sobre la exportación siempre representaron un recurso inmediato del cual echaron mano los gobiernos; y desde la declaratoria de la guerra del 79, el Estado no lo olvidó en sus planes financieros.

En cuanto a los productos de tráfico, variaron de acuerdo a las circunstancias y exigencias nacionales. En 1885 –según la apreciación de Basadre– las importaciones más importantes por orden de volumen fueron: herramientas, máquinas, fierro, víveres, algodón, lanas, medicinas (con cifras entre dos millones y medio); artículos confeccionados, sedería, vinos y licores, lencería, etc. (con menos de medio millón)[34]. El orden de los países de procedencia, en aquel año, fue: Inglaterra, Francia, Chile, Alemania, Estados Unidos, China, Italia, etc.[35].

En 1888 el tipo de carga que ingresó al Callao fue el siguiente:



Vista de Ancón hacia 1884.

Descripción	Tipo de barco	N° de barcos	Tonelaje
General	Barco de Vela	22	15,240
Trigo	"	23	12,708
Arroz	"	5	3,852
Madera	"	8	7,856
Sacos vacíos	"	1	582
Rieles	"	2	330
Productos del país	"	90	13,966
Lastre	"	4	640
TOTAL		205	100,035

En este mismo año, en el sector de exportaciones, correspondió el lugar de mayor importancia a la plata, siguiéndole: azúcar, lanas, algodón, coca y cueros[36].

A fines del siglo las principales casas exportadoras, que a la vez eran importadoras y que negociaban indistintamente con todos los productos, eran: W.R. Grace & Co., Graham Rowe & Co., Duncan Fox & Co. y A.F. Ferraro & Co.

El principal cliente de nuestros productos y, simultáneamente el principal mercado de origen de nuestras importaciones, continuó siendo Inglaterra. En 1897, por ejemplo, casi la mitad de nuestro comercio exterior tuvo lugar con ese país. Sin embargo, a comienzos de este siglo dicho comercio empezó a decaer. Así lo expresaba, en tono patético, un súbdito inglés: "Siento tener que informar sobre la constante disminución en el valor de las importaciones que hace el Perú de Inglaterra. En 1903 fue de £ 1'486,438 y en 1906 bajó a 847,174"[37]. Por el contrario, las importaciones de Estados Unidos –de acuerdo al mismo testimonio– subieron de 576,902 libras esterlinas en 1903 a 1'108,230 libras esterlinas en 1906. En igual sentido, las exportaciones a este último país aumentaron año tras año.

Desde el instante en que los buques procedentes del extranjero fondeaban en algún puerto mayor de la República quedaban sujetos –según el Reglamento de Comercio– entre otras, a las siguientes obligaciones:

a) Fondear en puerto alguno que no sea de los mayores: y si lo hiciesen en alguno menor o caleta habilitada, o en cualquier punto de la costa, serán los capitanes multados en 500 soles. Pero si de-

sembarcasen o recibiesen alguna persona o correspondencia, la multa será de mil soles: y si el desembarque o recibo fuese de mercaderías, se impondrá al buque y a las mercaderías desembarcadas la pena de comiso (Art. 5°).

b) Caerán en comiso las embarcaciones que reciban clandestinamente mercaderías extranjeras en su viaje de un punto a otro de la República (Art. 6°).

c) Al puerto menor de Tumbes podrán entrar, con procedencia del extranjero, buques balleneros, con tal que sólo conduzcan a su bordo productos de la pesca, el rancho, repuestos del buque, etc. Si se les soprendiese desembarcando cualquiera otra clase de mercaderías serán decomisadas (Art. 7°).

d) En todo puerto mayor es permitido a los buques nacionales y extranjeros, reembarcar y trasbordar, con destino a otro mayor y para el extranjero, mercaderías afectas a derechos (Art. 9°).

e) Cuando los buques de cualquier bandera dejen parte de su carga en cualquier puerto mayor y sigan con la restante de la misma clase, podrán recibir en el puerto mayor de donde salgan, producciones del país o mercadería que adeuden o no derechos, aunque tengan a su bordo restos de efectos extranjeros sujetos a pagarlos (Art. 10).

f) Los buques de todas las naciones pueden ir con carga que no adeude derechos, o con productos nacionales, de los puertos mayores a los puertos menores, y de uno a otro puerto menor (Art. 11).

g) Los buques extranjeros pueden ir a las caletas habilitadas a cargar producciones nacionales; pero, para esto, han de salir de los puertos mayores o menores, en lastre o con frutos del país; y podrán también llevar a su bordo: barrilla, cascarilla, cobre, cueros secos o salados, caucho o goma elástica en bruto, estaño, orchilla o barba salvaje, palo del Brasil o campeche, salitre y vainilla.
Les será permitido en los puertos menores y caletas que quieran sus capitanes, pasando de unos a otros libremente a completar su carga siempre que en las licencias de las aduanas conste nominalmente expresados los dichos puertos y caletas. Si fondeasen o tocasen vela en cualquier puerto o caleta no designados en la licencia, o en cualquier otra parte de la costa, caerán en comiso, con inclusión de sus útiles y aparejos, y la misma pena se impondrá a la mercadería que hubiesen embarcado (Art. 12).

h) Sólo con licencia de la aduana del puerto mayor de donde hubiesen salido las embarcaciones, les es permitido zarpar de puertos menores o caletas para el extranjero (Art. 13).

i) Las embarcaciones nacionales o extranjeras que salgan de un puerto mayor con carga que adeude derechos no podrán dirigirse sino a otro puerto de igual clase o al extranjero. Si tocasen en alguno menor, caleta o cualquier punto de la costa e incurriesen en las faltas indicadas en el artículo 5°, quedarán sujetas a las penas designadas en él. Pero si un buque tuviese a su bordo por cualquier motivo, mercaderías que adeuden derechos, y necesitando ir al extranjero, quisiese embarcar productos del país en algún puerto menor o caleta habilitada, se le permitirá lo haga, siempre que deposite o afiance en la aduana del puerto mayor de que salga el valor de los derechos de la carga que lleva a su bordo, para serle devuelto por aquel o cancelada la fianza, luego que se presente certificado de la aduana o de otro puerto mayor, donde reciba el buque el despacho final, el cual acredite que al dar la vela para el extranjero conservaba a su bordo aquellas mercaderías no despachadas. Si el despacho final se hiciese en el mismo puerto mayor de donde salió, no se necesita de este certificado, sino justificar ante la aduana, que se llevan al interior los indicados efectos (Art. 14).

j) Sólo los buques nacionales pueden conducir mercaderías que no adeuden derechos, y frutos del país, de los puertos mayores o menores a las caletas habilitadas, o de una a otra caleta; mas, en caso de necesidad y a la falta de buques nacionales, podrá permitirse que los extranjeros lleven esas mercaderías libres a alguna o algunas caletas. En tales casos, los administradores de las aduanas principales darán los permisos, expresando el nombre de las caletas (Art. 15).

k) En los puertos mayores pueden reembarcarse y trasbordarse a buques nacionales, con destino a otros puertos mayores o a los menores y caletas mercaderías libres de derechos o producciones del país; también es permitido hacer esto mismo en los puertos menores y caletas con los artículos del país (Art. 16).

l) Las mercaderías que hubiesen sido despachadas podrán reembarcarse de un puerto mayor a otro, como también de los menores y caletas a otros de igual clase o a los puertos mayores, certificando la aduana o tenencia que haga el reembarco, que esas mercaderías no pagan derechos. Faltando este requisito, las mercaderías serán gravadas con los derechos respectivos, y además se les impondrá multa de 25% sobre su aforo (Art. 17).

Se permite a las embarcaciones menores nacionales hacer directamente el tráfico de Tumbes a la costa de Guayaquil; mas sólo podrán introducir en Tumbes artículos libres de derechos y víve-

Comercio Exterior: 1900 – 1906

AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
1900	S/. 23,171.506	S/. 44,979.995
1901	27,171.074	43,187.765
1902	34,282.839	37,009.713
1903	37,833.806	37,577.538
1904	43,573.385	40,666.395
1905	43,576.968	57,573.507
1906	50,104.968	56,958.792

Principales productos exportados

	PRODUCTOS						
Años	Algodón	Azúcar y derivados	Cueros	Gomas	Lanas	Petróleo y derivados	Cobre
1900	7.246	112.223	2.287	16	3.535	24	11.789
1901	8.011	114.637	2.251	8	3.856	16	22.776
1902	6.684	117.362	2.416	1.701	3.718	1.632	18.377
1903	7.651	127.673	2.723	2.108	4.200	13.855	15.822
1904	7.582	131.958	3.047	2.221	3.607	11.364	18.622
1905	8.561	134.234	5.455	2.540	4.511	7.876	31.242
1906	10.445	136.729	3.663	3.663	4.567	16.816	29.836

(FUENTES IRUROZQUI, Manuel... *Síntesis de la Economía Peruana,* p. 168).

res de toda especie, pagando lo que les corresponde satisfacer (Art. 18).

m) No es permitido, sin licencia escrita del gobierno, anclar en ninguno de los fondeaderos de las islas, que son propiedad de la nación. Los buques que lo hicieren caerán en comiso, con inclusión de sus útiles y aparejos y de las mercaderías que hubiesen desembarcado; y si se les encontrase guano a bordo, los capitanes y tripulación serán entregados a la justicia ordinaria para que se les juzgue como delincuentes de hurto (Art. 20).

n) Es absolutamente prohibida la caza de pájaros en el litoral del Perú y en sus islas; los buques que se encuentran haciéndola, sufrirán la multa de 500 soles, la que será también extensiva a los que sin licencia, se empleen en la costa, en la pesca de lobos y ballenas (Art. 23).

ñ) Todos los privilegios y franquicias de que para el comercio de cabotaje, gozan los buques nacionales, se hacen extensivos, por ahora, a los vapores extranjeros, permitiendo a estos últimos, además, tocar en sus viajes en puertos menores o caletas habilitadas, aunque conduzcan mercaderías que adeuden derechos, de un puerto mayor a otro, o para el extranjero (Art.24).

En cuanto a los derechos que pagaban los buques procedentes del extranjero a su ingreso a los puertos mayores, encontramos –de acuerdo a la información reunida por Emilio Dancuart– las siguientes referencias:

Derecho de Anclaje: El artículo 6° de la ley de 4 de noviembre de 1886 estableció: "Créase un derecho de anclaje, pagadero semestralmente por todos los buques mercantes de vela y de vapor, nacionales y extranjeros, mayores de 200 toneladas que entren a los puertos del Perú; exceptuándose los que lo hagan por arribada forzosa o para pedir órdenes. Este derecho será de veinte centavos de sol por cada tonelada de registro, para las naves que hagan tráfico de cabotaje sin salir de las aguas territoriales"[38].

Conforme a este mandato, el decreto supremo de 14 de abril de 1887 dispuso: 1° El derecho de anclaje lo cobrarán las aduanas a los buques o vapores de cualquier bandera, mayores de doscientas toneladas, una vez cada semestre a cada nave, verificándose el cobro en el primer puerto adonde toquen; 2° Las naves que durante el semestre prolonguen sus viajes fuera de la República, pagarán al regreso en el primer puerto que toquen, la diferencia de diez centavos por cada tonelada, siendo, también este cobro, por una vez en el semestre, aunque durante él hicieran varios viajes a puertos extranjeros.



GERVASIO SANTILLANA
Sobreviviente del conflicto de 1879
y pundonoroso oficial
de nuestra marina guerra.

Estaban exceptuados del pago del derecho de anclaje, los buques de guerra y los buques o vapores que tocasen en un puerto por arribada forzosa o para pedir órdenes y los buques balleneros.

Derecho de capitanía: Consistía en el pago de cinco soles por despacho de nave.

Además de estos derechos comunes a todos los puertos del país, en el Callao se cobraban los siguientes:

Dársena: 12 centavos por tonelada de registro

Beneficencia: 4 centavos por tonelada de registro, para sostenimiento de los hospitales.

Faro: 2 centavos por tonelada de registro, para sostenimiento del faro.

Aguada: 60 centavos por tonelada por derecho municipal, aparte del valor de este artículo.

Lastre: cuando los buques lo necesitaban pagaban dos soles cincuenta y cinco por tonelada.

EL REGIMEN NACIONAL DE ADUANAS

Una historia completa de las aduanas como institución generadora de la mayor parte de los ingresos fiscales del período 1884–1906, no existe. Sin embargo, la información dispersa y los pocos ensayos existentes coinciden en afirmar lo siguiente: las aduanas se constituyeron en la fuente rentística más importante de que dispuso el Estado durante los años que siguieron a la guerra del 79; incluso, después de la pérdida del guano y del salitre, fue la única con que contó el país por mucho tiempo[39]. En efecto, tanto los testimonios oficiales como otros de diversa índole, concuerdan en señalar la enorme trascendencia del sistema aduanero en la vida fiscal del Perú de esos años[40].

No obstante lo dicho, en los años primeros de la postguerra, las aduanas, al igual que otras dependencias estatales, sufrieron los rigores de la crisis económica. La casi totalidad carecía de los elementos navales para cumplir eficazmente su función. Precisamente, en una comunicación de fecha 5 de abril de 1884 al Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda y Comercio, el administrador de la aduana de Mollendo, Francisco Málaga, sintetizaba esta escasez (válida también para el resto de las aduanas) en los términos siguientes: "Las dificultades con que se tropieza para hacer el servicio de mar, por falta de embarcación, se van haciendo cada día más graves. La capitanía del puerto, que también carece de ella, obliga a los particulares a que hagan por turno dia-

Producto y distribución de las Aduanas 1892 – 1897

AÑOS	CALLAO	PAITA	ETEN	PIMENTEL	PACASMAYO	SALAVERRY
1892	3'750,812.59	319,482.20	62,173.31	65,074.29	81,481.28	207,675.36
1893	3'060,398.86	226,042.59	69,356.96	62,953.11	67,834.35	168,043.08
1894	3'068,525.08	191,062.82	64,238.10	62,431.70	61,588.38	99,038.43
1895	3'441,632.45	220,923.72	96,093.88	74,841.11	115,625.18	173,169.52
1896	4'552,950.07	274,230.62	121,669.41	62,833.99	133,267.76	211,149.03
1897	4'170,735.96	244,671.92	126,466.53	47,466.53	97,039.01	201,456.26
AÑOS	PISCO	CHALA	ILO	MOLLENDO	BUENAVISTA	IQUITOS
1892	126,918.91	15,510.73	21,315.93	757,491.95	10,041.93	184,029.11
1893	142,779.30	10,802.45	25,812.08	555,588.10	8,245.76	105,178.01
1894	111,975.86	1,341.51	12,269.33	527,583.64	6,097.04	235,738.95
1895	158,799.49	– . –	12,689.22	664,426.11	11,272.56	175,307.94
1896	140,117.81	– . –	7,170.38	1'092,222.51	7,354.12	322,953.65
1897	101,830.49	– . –	9,535.29	958,539.39	1,821.32	394,752.83

(*Sinopsis Geográfica y Estadística del Perú...*, p. 148).

Nota: Estos datos difieren de los que presenta José Clavero.

rio el servicio de ella y del Resguardo; pero esta medida no llena cumplidamente la necesidad de atender con oportunidad a las visitas de los buques y rondas, porque no siempre se logra que los dueños de ellas se presten a renunciar a la ganancia que se procuran fletándolos, y se quejan con bastante justicia de que se les prive de ella sin compensación. Por otra parte, los matriculados que se emplean como bogas, quedan también privados de trabajar en su provecho durante los días en que se les obliga a este servicio, y huyen de él hasta ocultándose..."[41].

Al año siguiente –tal como ya se ha mencionado en páginas anteriores– por decreto de 3 de junio se acordó que la aduana de Mollendo funcionase a bordo del *Santa Rosa*, buque de la armada. Esta aduana flotante tuvo inicialmente graves dificultades que fueron señaladas por el comandante de la nave Bernabé Carrasco en su oficio al Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina (13 de junio). Decía así: "La aduana ha funcionado con muchos tropiezos por falta de un pontón para el reconocimiento de los bultos, pues en lanchas es sumamente difícil practicar esa operación, y si la aduana establecida a bordo durara algún tiempo más, sería indispensable traer un pontón del Callao, tanto para facilitar el despacho cuanto para evitar el contacto de la gente del buque con los playeros..."[42].

Pedido que fue reiterado angustiosamente dos meses después (16 de agosto); pero esta vez al Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda y Comercio, del siguiente modo: "Tengo el honor de comunicar a Ud. por haberse concedido por el Supremo Gobierno el tránsito libre de mercaderías para Bolivia, los vapores llegan con mucha carga, y teniendo la bodega del buque de mi mando repleta de carga sin despachar, se hace necesario la remisión a este puerto de un pontón que sirva de depósito, pues sin él, no sé que haré en adelante para asegurar la carga que venga. Tanto el pontón como los ocho marineros más que he pedido, son indispensables para el servicio de la Aduana".

Con fecha 14 de setiembre, el Ministro de Hacienda y Comercio desestimó dicho pedido, porque "no era conveniente para el Gobierno hacer el desembolso que demanda la compra de un buque que sirva transitoriamente de depósito de mercaderías en el puerto de Mollendo", más bien se aprobó el arrendamiento de una nave para ese objeto.

Teniendo en cuenta el rol fundamental e importante que las aduanas desempeñaban, los diferentes gobiernos procuraron siempre darles la organización más idónea de acuerdo a las circunstancias e intereses de la Nación. En ese sentido las reorganizaciones aduaneras que se operaron a lo largo de nuestra etapa fueron varias y en distintos momentos. En los primeros días de febrero de 1884 "por ser convenien-

Derechos recaudados en las Aduanas del Perú

Años	DERECHOS DE ADUANA		DIVERSOS INGRESOS							
	Importación	Exportación	Muellaje	P. Aduana	Fielatura	Almacenaje	Puertos y Tons. o anclaje	Mov. de bultos	Diversos	Totales
1883[1]	587.003	158.479	21.834	6.494	8.452	...	6.959	...	209.672	1,098.897
1884	3,086.262	241.343	7.374	40.706	303.256[2]	1.668	27.598	253	1,059.428	4.768.018
1885	3,167.316	162.093	2.944	51.672	32.899[3]	9.014	20.750	273.175	187.512	3,907.375
1886	4,171.330	181.244	2.836	36.190	31.959	9.770	29.967	272.490	282.115	5,017.901
1887	3,566.814	57.007	29.221	15.100	...	33.673	37.408	241.879	141.485	4,122.587
1888	3,860.808	71.404	28.013	46.933	...	11.443	37.701	256.200	48.802	4,361.304
1889	4,281.042	64,951	30.062	34.314	...	14.728	42.278	252.710	28.705	4,748.790
1890	5,149.292	74.172	31.933	45.936	...	16.007	46.039	289.102	316.425	5,968.906
1891	5,084.036	125.406	35.494	60.637	...	17.328	55.481	309.086	48.725	5,726.193
1892	5,373.028	131.469	35.715	50.772	...	25.770	57.985	343.586	112.799	6.131.124
1893	3,680.813	9.489	26.012	20.566	...	12.257	53.894	287.322	307.473	4,397.856
1894[4]	3,110.789	14.074	26.670	15.651	3.732	18.686	45.907	200.287	217.067	3,649.863

(1). Desde el 23 de octubre a 31 de diciembre.
(2). En el derecho llamado sustituido se refundió el muellaje, fielatura y movimiento de bultos por decreto del 23/ XII/ 1883.
(3). Se separó del derecho llamado de sustituido el movimiento de bultos y muellaje.
(4). En el año de 1894 – 30 de octubre – se creó un derecho de exportación a varios artículos.

(RODRIGUEZ... *Estudios Económicos* ..., p. 403).

Rentas Generales de la Nación, recaudadas en el decenio de 1896 a 1905

RENTAS	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Aduanas	693,722.213	636,785.339	673,411.078	658,228.736	742,241.593	858,521.837	808,198.985	853,192.404	1.011,579.464	1.053,991.567
Contribuciones	199,474.215	212,595.857	221,855.383	232,285.448	59,619.303	105,367.091	460,862.929	517,413.821	711,067.081	837,796.598
Estanco de la Sal	8,228.498	37,333.572	56,971.807	49,552.913	59,999.428	62,391.887	63,527.508	81,551.717	70,737.574	86,213.294
Muelles fiscales	4,733.748	4,967.212	6,474.057	6,126.575	5,245.628	4,224.028	4,663.045	4,989.785	4,121.388	5,893.606
Diversas rentas	65,684.669	108,221.386	132,654.275	133,360.413	411,992.284	461,560.091	108,958.186	96,663.784	125,383.003	121,787.488
Telégrafo del Estado	3,282.592	3,749.591	3,618.623	4,474.805	5,215.446	5,593.018	5,967.892	8,858.649	7,532.789	13,785.960
Ramo de Correos	24,072.202	24,215.055	25,611.610	25,179.425	28,144.327	37,352.596	31,001.139	51,539.550	60,121.733	58.851.496
Depósito de explosivos (San Lorenzo)		75.600	100.800	138.600	113.600	126.000	126.000	88.200	25.200	-.-
Total L.p.	1.128,714.764	1.217,250.691	1.329,946.674	1.370,137.233	1.312,571.409	1.535,136.548	1.483,305.684	1.614,297.910	1.990,568.232	2.178,320.009

(*Memoria del Ministerio de Hacienda*. Lima, 1906, p. 12).

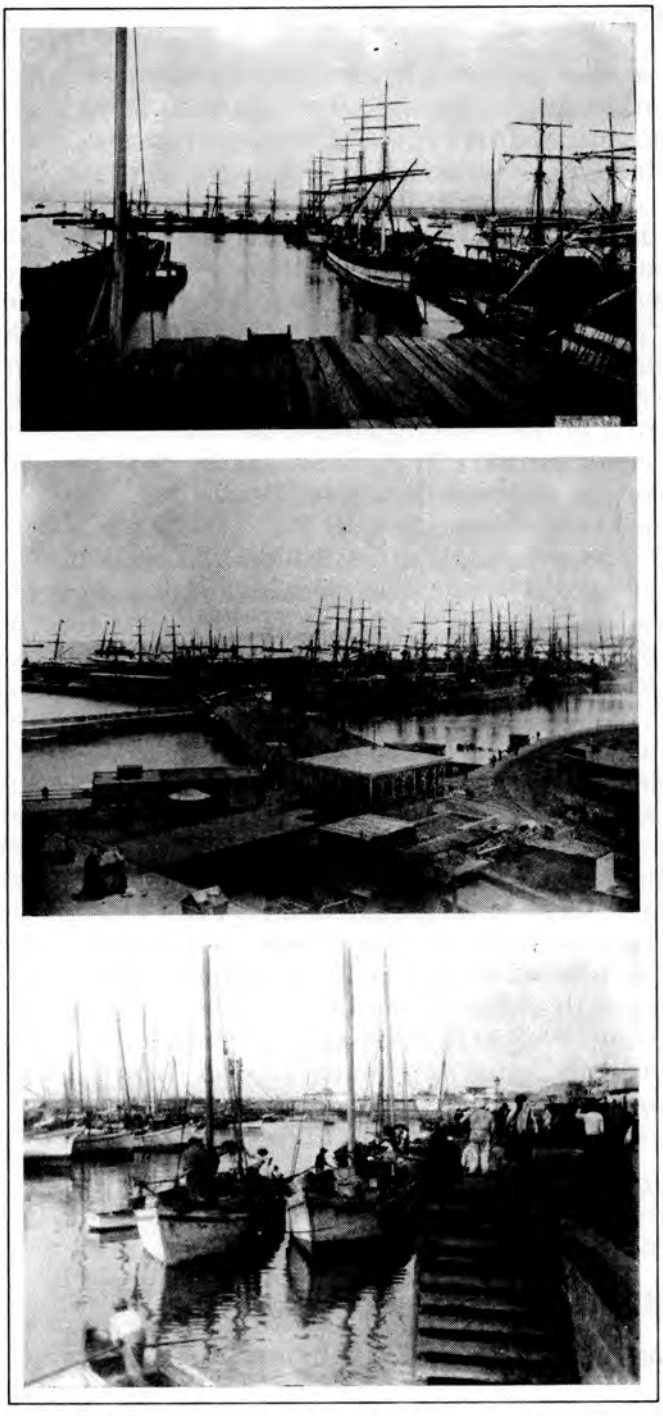
te para el mejoramiento de los intereses fiscales y mientras dure la presente situación", se dispuso centralizar en una sola oficina el producto de todas las aduanas de la República; en consecuencia, los derechos de aduana debidos por mercaderías y buques que se despachasen en los puertos y caletas del litoral, desde Pisco hasta Paita, se cancelarían en la aduana del Callao. Este decreto fue derogado meses después (25 de octubre) por "haber variado las circunstancias que dieron méritos a la promulgación del indicado decreto". Por decreto de 4 de setiembre de ese año y "por convenir al servicio", se reorganizaron las aduanas del norte: Paita, Eten, Pimentel, Pacasmayo y Salaverry[43]. Por resolución suprema de 20 de noviembre de ese año, se nombró una comisión para formular un proyecto de reglamento de comercio aduanero (el último había sido expedido el 16 de diciembre de 1864) que estuviese en "armonía con los adelantos de la época" y que consultase "los bien entendidos intereses del comercio y del Fisco". Dicha comisión estuvo integrada por el Superintendente General de Aduanas, Luis Cáceres (que la presidió); por el jefe de la sección de Contabilidad del Ministerio de Hacienda y Comercio, Mariano Alfaro; por el contador y vista de la aduana del Callao, Napoleón Espinoza y por los señores José M. Barrenechea, José A. Márquez, Miguel A. de la Larrea y Enrique Ayulo (comerciante). Actuó como secretario José Román de Idiáquez. En 1886, con el fin de abaratar la vida, impulsar el desarrollo del comercio y de la industria, facilitar los consumos y aumentar las rentas nacionales –como era el propósito del Ministro de Hacienda y Comercio, Luis N. Bryce– se expidieron las siguientes leyes: la del 29 de octubre reorganizando y uniformando el procedimiento aduanero mediante la clasificación de las aduanas (de primera, segunda y tercera clase) y señalando la naturaleza de sus operaciones[44]; la del 4 de noviembre fijando la tarifa de las aduanas; y la del 27 del mismo mes creando la Dirección General de Aduanas para la "vigilancia aduanera y para supervisar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones del ramo"[45]. Además, señaló el personal de su dependencia y los haberes asignados.

El texto de la mencionada ley del 29 de octubre de 1886, dice así:

"ANDRES A. CACERES
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA
El Congreso de la República Peruana:

CONSIDERANDO:

La necesidad de hacer economías para nivelar el presupuesto de la



Vistas del muelle y puerto del Callao hacia fines del siglo XIX.

República ha considerado uniformar los procedimientos aduaneros en el territorio peruano:

Ha dado la Ley siguiente:

Art. 1°.- El tráfico comercial será permitido en el litoral teniendo presente el Reglamento de Comercio.

Art. 2°.- La división de las aduanas será en tres clases.

Art. 3°.- Son aduanas de primera clase: Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Chala, Mollendo, Ilo e Iquitos.

Las aduanas de Eten y Pimentel, quedan bajo la dependencia de su Administrador y cada una con los empleados que en el Presupuesto se determina. Es permitido por estas aduanas, el comercio de importación en general, así como las operaciones de embarcar, reembarcar, trasbordar y exportar toda clase de productos y mercaderías para el litoral y extranjero.

Art. 4°.- Son aduanas de segunda clase: Tumbes, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas y Morro de Sama, y en el lago Titicaca la de Puno; y se permitirá por ellas el embarque y la exportación en general, así como la introducción de mercaderías procedentes de las aduanas de primera clase, siempre que éstas hubiesen sido reconocidas y aforadas convenientemente y pagados los derechos que les corresponde.

Art. 5°.- Son aduanas de tercera clase: Zorritos o Mal Paso, Máncora, Amotape o La Brea, Colán, Sechura, San José, Chérrepe, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarmey, Supe, Playa Chica, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Islas de Chincha, Caucato, Salinas de Otuma, Bahía de la Independencia, Caballos o Nazca, Atico, Chira, Quilca, Islay, Cocotea; siendo permitido por ellas el tráfico de lo que constituye el comercio libre de cabotaje y la exportación de productos nacionales en general.

Art. 6°.- En la aduana del Callao, el depósito de mercaderías será por tiempo indefinido y no pagarán almacenaje por tres años, siempre que en este lapso de tiempo se reembarquen para el extranjero, pero si se despachan para el consumo del país, se liquidará y pagará el almacenaje por el tiempo transcurrido desde que las mercaderías fueron depositadas en los almacenes del Estado.

En las aduanas de Mollendo y Paita, el depósito de las mercaderías será solamente por un año, conforme a lo dispuesto en los artículos 138 y 143 del Reglamento de Comercio vigente".

Los resultados de la reforma de 1886 no fueron del todo satisfactorios. En su editorial del 14 de octubre de 1887, *El Comercio* lanzó una

Relación general de las fianzas de Agentes de Aduana depositadas en la Dirección del Crédito Público, en vales de Consolidación de 1889

AGENTES	Nº de vales de consolidación de 1889				VALOR nominal
	Serie D	Serie C	Serie B	Serie A	
CALLAO					
Ferrando y Baglieto	35	62	1	1	66.150
Bernizon y Cía	38	53	28	11	67.850
Grace Brothers	47	36	28	1	67.850
Silvino Cavalie	45	25	82	9	67.850
Agencia Aduanera	30	70	9	5	66.150
Tomás Conroy	40	55	3	1	67.850
Pablo Pié	41	73	11	3	78.750
Compañía Inglesa de Vapores	–	157	3	2	78.900
José Dañino	22	112	4	2	78.500
Gutiérrez y Cía.	66	2	8	1	67.850
E. W. Hart	–	155	–	1	77.550
TUMBES					
Mateo Zaput	5	21	3	–	15.800
PAITA					
Francisco P. López	33	–	1	–	33.100
ETEN					
Luis López	24	18	9	2	34.000
PACASMAYO					
Hilbeck Kuntre	1	76	4	–	39.400
SALAVERRY					
Gottfried Hnos.	15	41	–	1	35.550
La Salaverry Agencia	26	36	4	1	44.450
CHIMBOTE					
Angel Canessa	–	11	9	4	13.600
CASMA					
Eusebio Farromeque	8	10	2	1	13.250
HUARMEY					
Servat Hnos.	4	5	2	2	6.800
SUPE					
Cristóbal Rosas	4	5	3	–	
Tomás Valega	6	1	3		6.800
HUACHO					
F. Pozo	9	8	2	8	13.600
Pareja y Cortez	–	12	3	–	6.300
ANCON					
Juan Duarte	2	9	1	1	6.650
CERRO AZUL					
Enrique Swayne	–	12	5	1	13.550
TAMBO DE MORA					
Geraldo Sanguinetti	11	1	6	1	12.150
Agencia Mercantil	6	18	–	–	15.000
PISCO					
Carlos Pronetti	13	40	1	–	33.100
Francisco Divizia	32	–	–	22	33.100
LOMAS					
Andrés Cassalino	9	8	3	–	13.300
MOLLENDO					
Danlsberg y Cía.	25	13	16	17	33.950
Alejandro Visher	24	19	4	1	33.950
Cozorla y Cía.	26	13	1	11	33.150
E. Rey de Castro	16	32	18	3	33.950
ILO					
Gambeta y Hnos.	24	18	1	–	33.100
Total	701	1.227	278	113	1,347.950

(*Memoria del Ministro de Hacienda*, 1899, pp. 33–34).

mordaz y dura crítica al avance de la reforma. Decía: "Examinando el rendimiento de las Aduanas del Perú en el año corriente, se ve que, con excepción de las de Mollendo, Paita y Callao, las entradas de todas ellas no corresponden a los gastos de recaudación que su conservación impone. Esas Aduanas sólo sirven para fomentar, como de todos es sabido, la defraudación de las rentas favorecidas en ellas por la escasa vigilancia y por la calidad del personal".

Por su parte, José Manuel Rodríguez haciendo un balance de la situación, escribió tajantemente:

"Desde el punto de vista fiscal no cabe duda que la reforma se presentó ineficaz; porque los dos años de ensayos no ofrecieron siquiera los rendimientos de años anteriores o del régimen de las antiguas tarifas"[46].

El 8 de noviembre de 1894 se reorganizaron nuevamente las aduanas a fin de "procurar el mejor servicio y el aumento de las rentas fiscales". Reorganización que duró muy poco tiempo. Dos años después, durante la administración de Piérola, se emprendió una reforma que afectó principalmente a la aduana del Callao; empezó a funcionar un nuevo reglamento de servicio interior (adaptable a las otras aduanas de la República), a la vez que se reacondicionaba su infraestructura y se reorganizaba el personal. Asimismo, se nombraron dos visitadores, uno para las aduanas del norte y otro para las del sur. Para la del Callao se nombró uno especial[47].

A comienzos de siglo, en 1903, el gobierno decidió contratar los servicios de varios funcionarios de aduanas de nacionalidad francesa, para emplearlos, primordialmente, en el servicio preventivo de las aduanas marítimas (buen resguardo y persecución del contrabando). En su *Mensaje* de 1905, el Presidente de la República informaba que ya se encontraban en Lima el inspector y los brigadieres de Aduanas, contratados con intervención del gobierno francés. "Los conocimientos del inspector –decía– permitirán efectuar la reforma en los procedimientos y reglas del tráfico comercial y en la administración de esta valiosa renta. Los brigadieres distribuidos en nuestros puertos aleccionarán al personal para la mejor vigilancia de los resguardos"[48].

Por ley de 11 de diciembre de 1906, se facultó al Poder Ejecutivo para la reforma de las aduanas.

La ubicación y distribución de las aduanas a nivel nacional, fue como sigue: Paita (dependencias: Tumbes, Zorritos, Talara, Máncora y Sechura). Además tuvo un teniente de resguardo, un inspector y seis guardias montados en la frontera con el Ecuador; Eten; Pimentel (dependencia: San José)[49]; Pacasmayo (dependencia: Chérrepe); Salaverry

Agentes de Aduana a nivel nacional 1897 – 1899

CALLAO:
Ferrando y Baglietto
Enrique Bernizon y Cía.
Gutiérrez y Cía.
Antonio Escobar
Grace Brothers
Silvino Cavalié
Agencia Aduanera
Pedro Pérez
Tomás Conroy
Pablo Pié
Compañía Inglesa de Vapores
José Dañino
W. E. Hart
Lacharriere y Cía.

CERRO AZUL:
Enrique Swayne

TAMBO DE MORA:
Geraldo Sanguinetti
Agencia Mercantil

PISCO:
Carlos Pronetti
Francisco Divizia

LOMAS:
Andrés Cassalino

CHALA:
Rosenthal

MOLLENDO:
Calderón Gutiérrez
Danlsberg y Cía.
Alejandro Visher
Cazorla y Cía.
E. Rey de Castro
Enrique Meier

ILO:
Gambetta y Hnos.

TUMBES:
Mateo Zaput

PAITA:
Francisco P. López
Baltazar Pallete
Sechura:
José M. Benites

ETEN:
Luis López

PACASMAYO:
Octavio Ayulo
Hilbeck Kuntre

SALAVERRY:
Gottfried Hnos.
La Salaverry Agencia

CHIMBOTE:
Angel Canessa

CASMA:
Eusebio Farromeque

HUARMEY:
Servat Hnos.

SUPE:
Cristóbal Rosas
Tomás Valega

HUACHO:
C. Pozo
Pareja y Cortez

CHANCAY:
Francisco Garmendia

ANCON:
Juan Durante

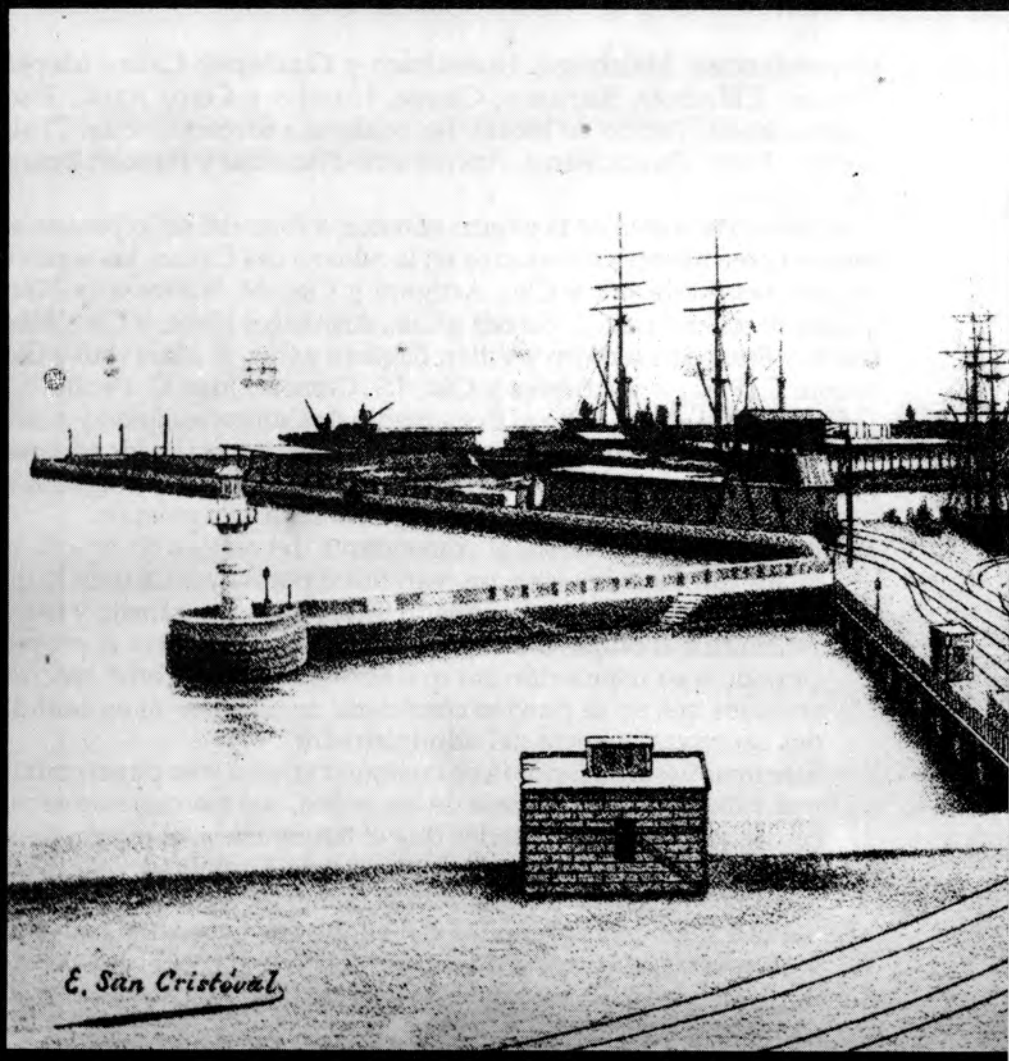
(*Memoria del Ministro de Hacienda*, años 1897, 1898 y 1899).

(dependencias: Malabrigo, Huanchaco y Guañape); Callao (dependencias: Chimbote, Samanco, Casma, Huacho y Cerro Azul); Pisco (dependencia: Tambo de Mora); Ilo, Mollendo (dependencias: Chala, Lomas, Atico, Quilca, Sama, Ancomarca–Pisacoma y Puno)[50]; Buenavista; Iquitos.

Además de la lista de la página anterior, a fines del siglo pasado actuaron como agentes afianzados en la aduana del Callao, los siguientes señores: Rodewalt y Cía., Arrigoni y Cía., M. Solimano y Hno., Calderón y Gutiérrez, S. Parodi y Cía., Armangol Hnos. y Cía., Albarracín y Freundt, Herboso y Villar, Baglieto y Cía., E. Maravoto y Cía., Fausto C. Piaggio, Gutiérrez y Cía., J.S. Gamero, Juan C. Peralta[51].

Finalmente –de acuerdo al Reglamento de Comercio citado y a otras disposiciones– cabe manifestar lo siguiente con respecto a las aduanas. Los capitanes de buques procedentes del exterior estaban obligados en cuanto a la manifestación de su cargamento, a lo siguiente:

a) Entregarán bajo recibo, al comandante del resguardo o a su teniente que haga la visita, un manifiesto por mayor de todo lo que tengan a su bordo, distinguiendo lo que tenga en tránsito y lo que pertenezca al buque por repuestos y rancho. Este será el proporcionado a su tripulación sin que sean admisibles como ranchos, artículos que no se puedan considerar en esa clase ni en cantidades excesivas, a juicio del administrador.
   Este manifiesto se formará en cualquier idioma y en papel común, y se expresará en él la clase de los bultos, sus marcas, números y consignatarios, las toneladas que el buque mida, el puerto de su procedencia y los en que hubiese tocado durante el viaje. Si no fuese posible dar a la visita este documento, ordenará el comandante o su teniente al capitán del buque que lo verifique en el día y se retirará, dejando a bordo un inspector, con el fin de que impida el desembarque de mercaderías, mientras no se exhiba el manifiesto indicado (Art. 25).
b) Vencido el término prefijado, volverá la visita a bordo, a recibir el manifiesto y retirar el inspector; si aún entonces no lo consiguiese, exigirá del capitán, bajo de recibo, los conocimientos originales de la carga y una razón detallada del rancho y repuestos que traiga el buque (Art. 26).
c) Si los conocimientos y la razón, indicadas en el artículo anterior, no estuviesen en castellano, los hará traducir el administrador para que la contaduría forme por ellos el manifiesto por menor. Esta operación se concluirá en 24 horas, cuando más; y los conocimientos se entregarán al Resguardo para que los devuelva al


E. San Cristóval



Muelle y dársena del Callao
después de la guerra con Chile.

Capitán (Art. 27).

d) En caso de que no se consiguiese el manifiesto por mayor o de los conocimientos originales de la carga, ordenará el administrador al capitán que de la vela inmediatamente, sin admitirle excusa; y es deber de las autoridades del puerto prestar al administrador los auxilios que les pidiere para hacerse obeceder (Art. 28).

e) Todo buque estará incomunicado hasta que su capitán haya entregado al resguardo el manifiesto o conocimientos expresados. Ninguna embarcación atracará a su costado, con excepción de la visita de la capitanía del puerto, prohibiéndose a ésta, lo mismo que al resguardo, llevar a persona alguna extraña a su bordo, bajo la pena de suspensión de empleo por dos meses a los empleados que infringiesen esta disposición, y sin perjuicio de someterlo a juicio, si el caso lo requiriese; y si el capitán del buque infringe esas disposiciones, sufrirá la multa de 100 soles (Art. 29).

f) La correspondencia que el buque condujere para el gobierno y para particulares, se entregará al capitán del puerto en el acto de la visita; más la que viniese para el cuerpo diplomático y buques de guerra extranjeros podrán entregarse cuando al capitán del buque le fuese reclamada (Art. 30).

g) Cuando un buque por haber fondeado en estado de inminente peligro, porque hubiese varado al tomar el puerto, demandase pronto auxilios, no tendrá efecto la incomunicación; en este caso, el manifiesto o los conocimientos podrán entregarse dentro del término que fije la aduana, quedando a bordo el empleado o empleados del resguardo que se comisionen para llenar las exigencias del servicio (Art. 31).

h) Todo transporte conductor de provisiones y artículos navales para las escuadras de las potencias amigas o neutrales, será considerado como buque de guerra; pero si condujese también carga para particulares, deberá sujetarse a lo dispuesto para los buques mercantes. El jefe de la estación naval de su nación y, en su defecto, el más graduado en el puerto de su arribo, deberá declarar su calidad de transporte de guerra, y si conduce o no carga para particulares (Art. 33).

i) Entregados por el capitán el manifiesto mayor o los conocimientos de la carga se presentará dicho capitán o el consignatario del buque a rectificar el manifiesto, lo que deberá hacerse, sino fuesen posible antes, dentro del término siguiente a saber: El término para rectificar el manifiesto por mayor, es de dos días útiles en todas las aduanas de primera clase, que se contarán desde que se entre-

gue a la aduana el manifiesto por mayor y los conocimientos de la carga (Art.35 y suprema resolución de 16 de noviembre de 1891).

j) Los buques que vengan en lastre del extranjero y arriben a los puertos de la república, están obligados a presentar y ratificar el manifiesto por mayor, a fin de conocer en qué proporción y qué artículos forman su lastre y si la materia pesada que conducen es indispensable para la seguridad (Suprema Resolución de 9 de enero de 1890).

k) Si, después de ratificado el manifiesto por mayor, se solicitase la agregación a dicho manifiesto, de uno o más bultos omitidos podrá admitirse la solicitud por la aduana, y, en este caso, se gravarán las mercaderías contenidas en el bulto o bultos, con una multa equivalente al 25% sobre su valor, si al tiempo de hacerse la petición aún existe en el buque respectivo, pero si han sido ya desembarcados, la multa será de un 50% no pudiendo estimarse tales solicitudes como denuncias, para los efectos que, a favor de los denunciantes, declara el artículo 222 de este reglamento. En uno u otro caso, queda expedita la acción de los dueños o consignatarios de las mercaderías para hacerla valer contra el capitán o consignatarios del buque portador que, con su omisión, les causen el daño representado por la multa (Suprema Resolución de 13 de junio de 1899).

l) Los capitanes de vapores o buques de vela están obligados a manifestar, sin distinción alguna, toda la carga que reciban a bordo, con excepción de los artículos aceptados como equipaje por el artículo 123 del reglamento de comercio (Suprema Resolución de 13 de junio de 1899).

ll) Los manifiestos por mayor, de los vapores que recorran la costa con itinerario fijo, los de las embarcaciones menores de 50 toneladas, procedentes del extranjero, llevarán dos soles en timbres en cada ejemplar (Ley de 25 de enero de 1896).

m) Los manifiestos por mayor de los buques en lastre y los de las embarcaciones menores de treinta toneladas, lo mismo que los de los buques balleneros, llevarán un timbre de un sol en cada ejemplar. Las embarcaciones de diez toneladas o menos, quedan exentas del pago de timbres (Ley de 25 de enero de 1896).

n) Si cumplido el plazo designado en el artículo respectivo no se presenta el capitán del buque, o su consignatario a exhibir los dos ejemplares del manifiesto por mayor, incurrirá el capitán, si se consigna a sí mismo, o el consignatario, si lo tiene, en la multa de cien soles, y se tendrá por ratificado el manifiesto primitivo (Art. 36).

ñ) Cuando el capitán o consignatario de un buque extranjero se presente en la aduana a exhibir los manifiestos por mayor, entregará un certificado expedido por el respectivo cónsul, si lo hubiere, o por el capitán del puerto, del que conste hallarse en su poder la patente de navegación del buque, o el documento que acredite su bandera y propiedad, el cual permanecerá en el consulado o capitanía hasta que el buque obtenga la licencia para salir (Art. 27).

EL SISTEMA DE MUELLES A NIVEL NACIONAL

Así como los puertos quedaron en mal estado al finalizar la guerra, lo mismo puede decirse específicamente de los muelles que existían en los diferentes puertos y caletas de la República algunos de los cuales, inclusive, se hallaban en un estado "completamente ruinoso". Con fecha 25 de febrero de 1886, el jefe de la capitanía del puerto del Callao, capitán de navío Manuel Palacios, se dirigió al Comandante Principal de los Tercios Navales informándole, precisamente, el pésimo estado en que se encontraba el muelle de fleteros. Entre otras consideraciones, le manifestaba lo siguiente: "El muelle denominado de fleteros, por donde se efectúa diariamente el embarque y desembarque de pasajeros y sus equipajes, se encuentra en el más deplorable estado de destrucción, y aunque en apariencia parece sólido, examinándolo por su base se ve que todos sus puntales han sido deteriorados por la acción del agua y del aire; a tal extremo que será necesaria la inspección de un ingeniero, para calcular la reparación que necesita con urgencia, a fin de no lamentar más tarde algunas desgracias irreparables. A la vez debo hacer notar a US. lo destruido que se encuentra la terminación del muro exterior, que forma la defensa de la población, por la espalda de la estación del ferrocarril inglés, en cuya parte se ve que por debajo del sitio terraplenado y en el área destinada al Gobierno por la Empresa del Muelle y Dársena, se está hundiendo el terreno y el agua va formando un canal interno, cuya salida natural será por la chaza del muelle de piedra, destinado para las embarcaciones de los buques de guerra, y el que perdiendo su nivel y socabados sus cimientos, quedará completamente destruido en cualquier braveza..."[52].

A raíz de la denuncia formulada, aunque con una lentitud pasmosa, el 19 de agosto el Ministerio de Gobierno encargó al ingeniero del Estado, Camilo Márquez, "inspeccionar e informar sobre los muelles del puerto". El informe, fechado el 12 de octubre, contiene una minuciosa e importantísima descripción tanto del muelle de fleteros como de



Vista del muelle de guerra del puerto del Callao en 1889.
Al fondo el pontón *Perú*.

la Dársena de Guerra. Aquí un resumen:

"Dársena de Guerra.- Esta obra que cuenta con quince años de servicio, consta de dos partes principales: una que representa el baluarte en forma de fortín; tiene su sección horizontal próximamente elíptica, teniendo por eje mayor de centro a centro del parapeto 28' pies ingleses, siendo el menor que le es perpendicular de 27'; el parapeto tiene 3' pies 3" pulgadas de altura por 2' 6" de espesor en esa parte.

En la garganta o arranque del muro de contención tiene dos pilares prismáticos que se separan entre sí 11' y sustentan faroles que se elevan con pie de fierro 6' sobre la altura de los pilares que es de 5', teniendo de lado 2' 5"; toda esta parte es construida de piedra tallada, encintada y unida con cimiento romano y su suelo es pavimentado con la misma clase de piedra. Sigue después la otra parte que es rectangular y comenzando desde el arranque de su muro de contención, se extiende hasta el muro lateral izquierdo de la Dársena principal; su longitud es hasta allí de 86' 8", continúa después un pavimento de adoquines artificiales de mezcla de hormigón y cuya extensión abraza, con la parte longitudinal de esta Dársena parcial, la cantidad de 17' 6", de manera que la extensión longitudinal hasta terminar este pavimento es de 104' 4" igual a 32 m. 36; su ancho desde el pie del muro hasta el extremo más lejano de las escaleras es de 13' igual a 3 m.

En esta segunda parte, puede a su vez considerarse cuatro secciones rectangulares: una comprendida entre el torreón y el principio de la escalera del lado del mar, que consta de 23' 3" de largo por 13' de ancho; otra idéntica comprendida entre la escalera del lado de tierra y el embaldosado de adoquines; una zona comprendida entre las dos anteriores que tiene 63' 5" de longitud por 7' de latitud; y la cuarta que contiene las escaleras y tiene de longitud 63' 5" por 6 de latitud. Las escaleras están dispuestas en cuatro secciones, separadas por dos descansos horizontales; sus brazos tienen 1' de ancho, y queda en el centro de todo esto, un firme de 20' 3" de longitud por 6' de latitud. La altura de esta parte a la superficie del mar varía de 0.80 m. a 1.10 m.

Después de esta parte que es toda construida de piedra tallada, sigue el terraplén que se extiende por el lado de tierra, hasta unirse con el terreno natural detrás de la estación del ferrocarril inglés y quedando limitado hacia el Sur por el muro de contención de esta parte de la Dársena. En esta región es donde se encuentran reunidas las averías..."[53].

"Muelle de Fleteros.- Este muelle que tiene de servicio casi el mismo tiempo que la Dársena, mide una longitud total de 22.80 m. desde tierra firme hasta el extremo de su cabecera, y tiene de ancho 15.36 m.

inclusive las escaleras; su forma general es rectangular y esas escaleras quedan en su parte lateral derecha que abrazan toda la longitud del muelle, a más de las que lleva a la derecha e izquierda en la cabecera. El ancho que lleva el muelle en esta parte está distribuido de la manera siguiente: 3.32 m. que ocupa la escalera de la izquierda; 5.70 m. para el entablado superior y 6.34 m. que ocupa la escalera de la derecha. De manera que la forma que afecta la superficie horizontal está representada por dos rectángulos de dimensiones desiguales, el uno a continuación del otro, aunque no coinciden sus ejes; de tal manera que: la superficie del tablero en el origen es de 10.86 m. de latitud por 18.30 m. de longitud y en la cabecera 5.70 m. de base por 4.50 m. de altura.

Siguiendo la estructura del muelle se ve que se compone de ocho tramos; cada tramo descansa sobre cinco estacas de madera de oregón de 12" x 12" que se separan entre sí 10 pies ingleses; conservándose cada tramo a la distancia de 9' contando de centro a centro de cada estaca, excepto el primero que sólo dista un metro del origen, o sea del muro de la Dársena, sobre el cual descansa la extremidad del muelle y al que está adherido por medio de una madre de 12" x 12" asegurada con pernos de fierro contra el muro referido.

Las estacas no tienen entre sí trabazón alguna en su parte inferior o media, a lo menos las centrales y sólo se relacionan por medio de las vigas o madres transversales de 12" x 8 que encajan a veces en éstas y ajustadas con pernos de 3"/4 que atraviesa de parte a parte y con sus tuercas respectivas. Estas madres transversales son cruzadas perpendicularmente en su parte superior por soleras de 12" x 8" distribuidas a la distancia variable de 3' 4" y abrazan en su extensión toda la longitud del muelle.

Cada estaca ha tenido un revestimiento o refuerzo de tablas de 4" x 12" que le cubrían por sus cuatro caras y aseguradas con clavos de 6" pulgadas; la altura variable de esta cubierta se extendía desde el suelo hasta 1.50 m. y 2 m. sobre la superficie del mar.

La altura de las estacas varía desde 7' 3" y 10' 4" que tienen las primeras sobre el fondo hasta 25 pies que tienen las últimas; de donde resulta que las resistencias disminuyen a medida que crecen las alturas.

Las dimensiones de construcción del muelle han sido calculadas para soportar un carga movible de 12 a 16 toneladas métricas por cada medio tramo, admitiendo según la práctica que la madera trabaje a diez kilogramos por centímetro cuadrado.

Los travesaños sólo se notan en la serie de estacas del lado de la escalera lateral y son de tabla de 6" x 12" y 4" x 8" que se extienden hasta la última estacada que corresponde al último paso de esta escalera.

La parte del perímetro del muelle que no tiene escaleras, está cerrada o revestida con tablas de 3" x 9" dejando claros de 3" a 4" pulgadas. Las escaleras son tablas de 2" x 12" entablado superior de tablas de 3" x 9" asegurado con clavos de 6" pulgadas..."[54].

En setiembre de 1897, teniéndose necesidad de mejorar la condición de los muelles existentes en los puertos de la República, los cuales se hallaban en malas condiciones, y a la vez para favorecer la construcción de nuevos muelles, el Congreso autorizó al Ejecutivo mediante una resolución legislativa, a contratar con licitación o sin ella, la construcción y refacción de los muelles fiscales, pudiendo concederse a los empresarios de estas obras, la explotación exclusiva de ellas por el término máximo de 25 años, así como la liberación de derechos de aduana a los materiales que con tal objeto se importasen.

Los muelles más importantes, aunque no siempre explotados por el Estado, fueron de su propiedad; perteneciendo otros a personas o empresas particulares. Su ubicación y estado –según el testimonio de Carlos Cisneros que recogemos íntegramente– fue el siguiente[55].

Muelle de Zorritos. Perteneciente a la Compañía Industrial de Petróleo.

Muelle de caleta Grau. Metálico de 73.65 m. de largo, de propiedad de la Compañía de Petróleos de la América del Sur (francesa).

Muelle de Paita. Uno de fierro de 100 m. de largo y otro de madera de 150.30 m.; ambos en poder de la Peruvian Corporation.

Muelle de Bayóvar. De metal, de 300 m. de largo y de propiedad de la Compañía Azufrera de Sechura.

Muelle de Eten. De fierro y con una longitud de 840 m. Lo explota la Empresa del Ferrocarril.

Muelle de Pacasmayo. De fierro, de 743 m. Arrendataria: la Pacific Company.

Muelle de Huanchaco. De madera, de 108.86 m.; perteneciente a Víctor Larco Herrera.

Muelle de Salaverry. De fierro, de 323 m.; su explotación a cargo de una empresa particular[56].

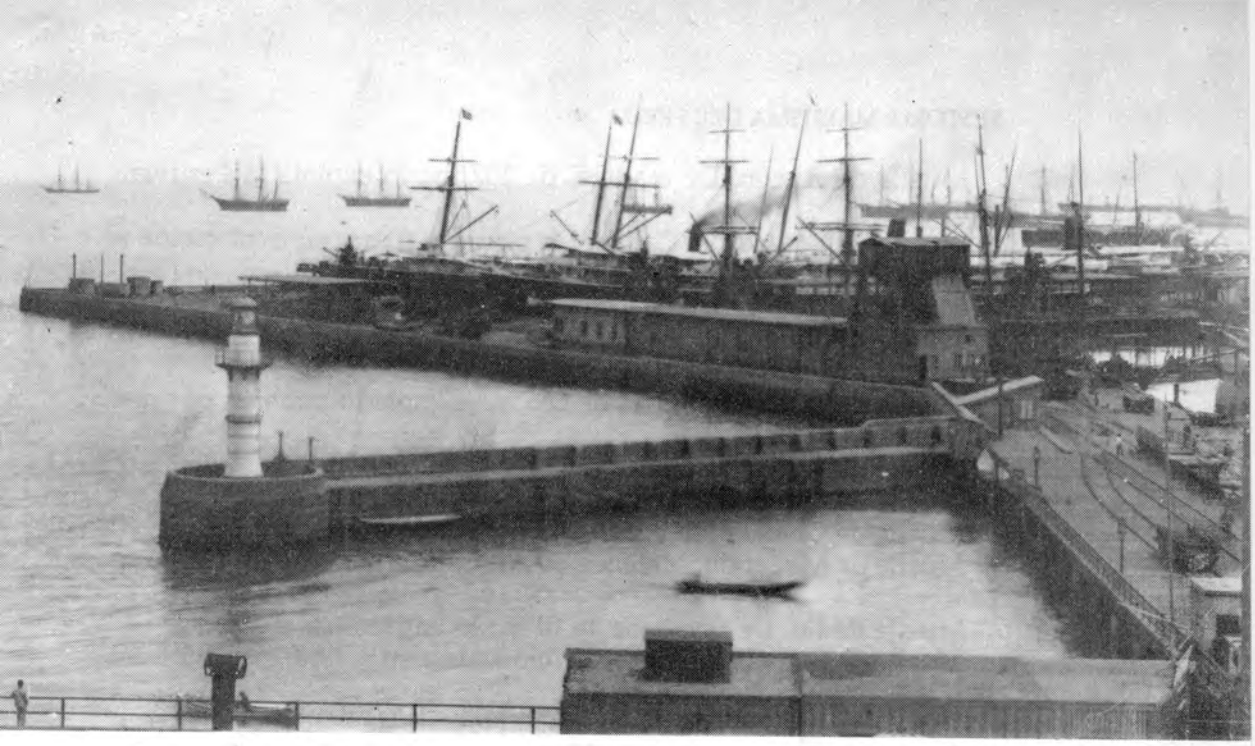
Muelle de Chimbote. De madera, de 153.20 m.; lo explota igualmente una empresa particular[57].

Muelle de Samanco. De propiedad de la testamentaría Swayne

Muelle de Casma. Metálico, de 190.80 m.; de propiedad particular[58]

Muelle de Huacho. De fierro, de 116.60 m.; de propiedad particular.

Muelle de Chancay. Metálico, de 174 m.; pertenenciente al fundo Palpa.



Muelle de guerra y dársena del puerto del Callao en 1889.

Muelle de Ancón. De madera, de 107 m.; lo explota la Peruvian Corporation.

Muelle y Dársena del Callao. De piedra y fierro; su explotación a cargo de la Societé Genérale de París.

Muelle de Cerro Azul. De propiedad particular

Muelle de Tambo de Mora. Metálico, de 252 m.; lo explota una empresa particular[59].

Muelle de Pisco. De fierro, de 666 m.; explotado también por una empresa particular[60].

Muelle de Atico. De piedra; de propiedad particular

Muelle de Quilca. De propiedad igualmente particular

Muelle de Chala. Metálico, de 43 m.; lo administra el Fisco

Muelle de Mollendo. Metálico; lo administra la Peruvian Corporation.

Muelle de Ilo. De fierro, de 46.10 m.; lo administra el Fisco

Muelle de Puno (lago Titicaca). Dique de piedra seca; lo administra el Fisco.

Muelle de Iquitos (río Amazonas). Flotante de madera y fierro

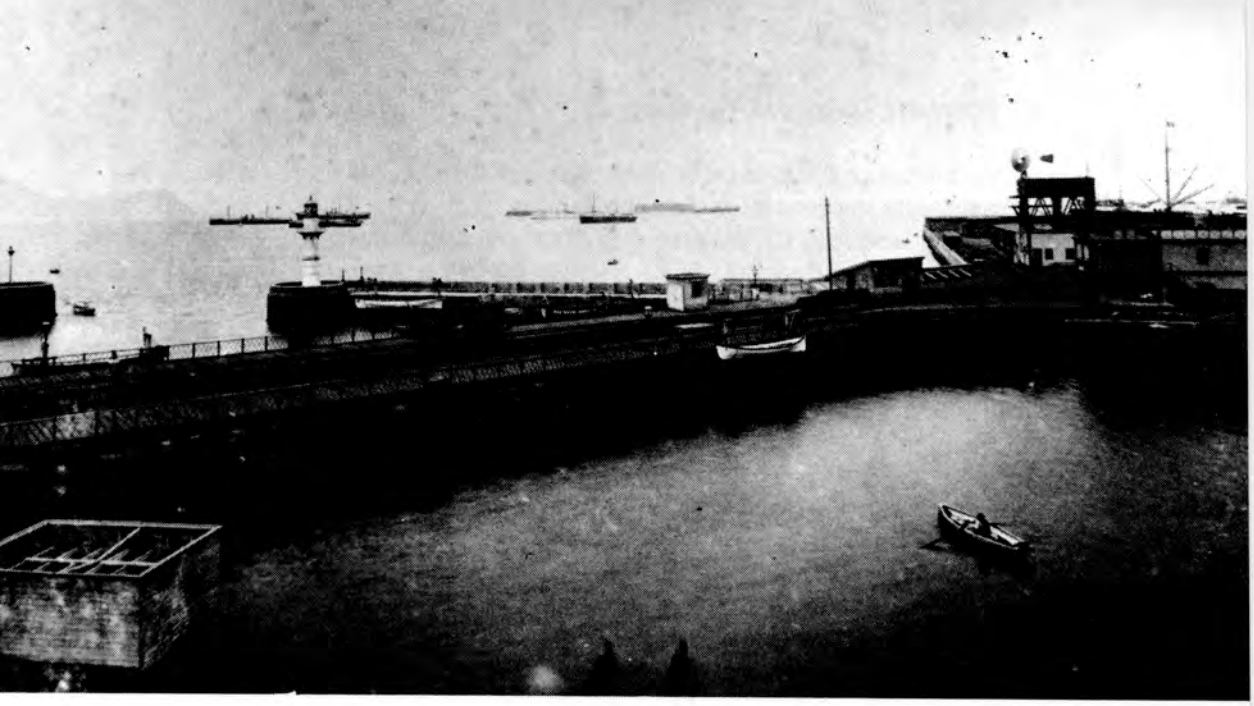
Por resolución suprema de 25 de agosto de 1893, atendiendo las razones expuestas por el director de Obras Públicas, se resolvió:

1° Encargar a los capitanes de puerto, la inspección y vigilancia de los muelles fiscales. En consecuencia, dichos funcionarios cuidarán de que esas obras se conserven en buen estado, obligando a los arrendatarios a verificar los trabajos que demanden para la seguridad del tráfico y operaciones de embarque y desembarque, de acuerdo con los respectivos contratos.

2° Trimestralmente remitirán los capitanes de puerto a la Dirección de Obras Públicas, un informe sobre el estado de esos bienes fiscales; y en cualquier tiempo, darán cuenta de los accidentes que ocurran por braveza de mar u otras causas.

3° La misma Dirección enviará a los funcionarios aludidos, copia autorizada de los planos y contratos vigentes, para el fiel cumplimiento de lo dispuesto en el artículo primero.

En resumen –comenta Flórez Nohesell– las facilidades portuarias que se construyeron en el Perú desde las etapas iniciales, muelles, patios, etc., estuvieron a cargo de entidades particulares o del Estado. En el caso de concesiones autorizadas por el Gobierno a particulares, la operación y administración de las mismas corría a cargo de los concesionarios, y los llamados muelles fiscales o del Estado, estaban a cargo de una dependencia del Gobierno. Hasta el año 1907, la explotación o administración de los muelles fiscales corría a cuenta del Ministerio



Vista del muelle de guerra y de la bahía del Callao
desde el muelle de fleteros.

de Fomento a través de la Dirección de Obras Públicas, la cual a su vez asignaba los contratos de explotación. Con fecha 12 de julio de dicho año, se expidió un decreto que disponía que a partir de esa fecha, la parte técnica de los muelles fiscales estaría a cargo del Ministerio de Fomento, y la parte de explotación y administración de los mismos a cargo del Ministerio de Hacienda. Es así como surgió en el control de los muelles fiscales de la República una dualidad de funciones, compartidas en dos dependencias estatales.

LA EMPRESA DEL MUELLE Y DARSENA DEL CALLAO

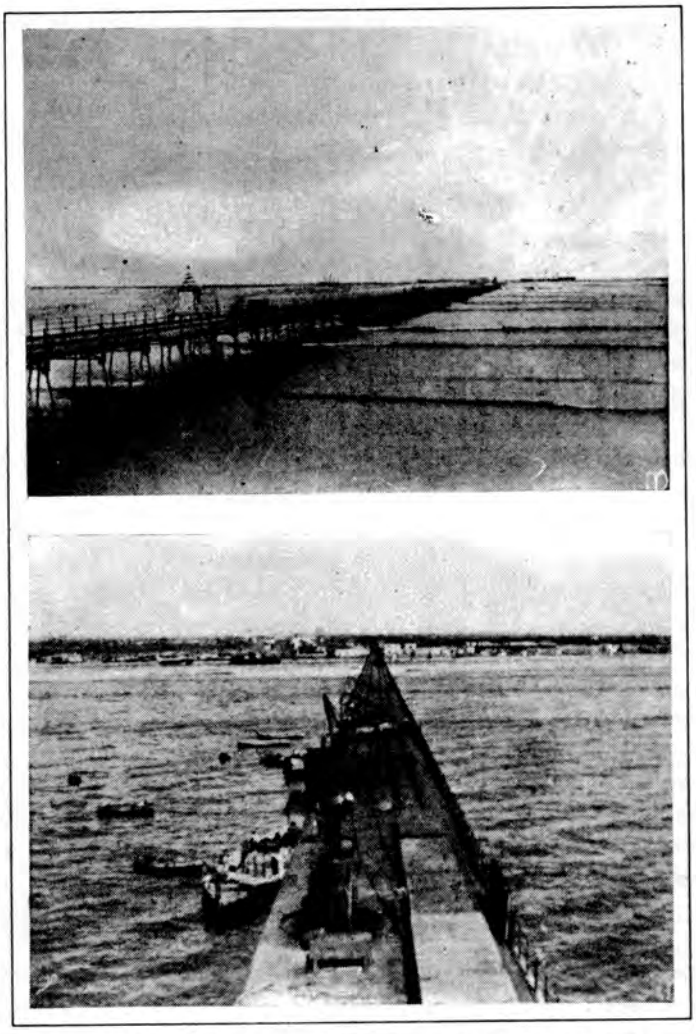
Por escritura pública celebrada el 16 de agosto de 1869 en la escribanía de Claudio José Suárez, el Supremo Gobierno concedió a la Sociedad General de París, durante 60 años y con evidentes privilegios, la explotación de la Dársena a construirse en el principal puerto del litoral. Su construcción principió en octubre del año siguiente, concluyendo en julio de 1877, fecha en que los vapores empezaron a entrar en la Dársena. Los trabajos se llevaron a cabo por los señores Brassey y Cía., representados por el ingeniero Hodges. En el *Anexo B* del presente volumen, aparece una descripción histórica de esta entidad.

En 1885 –según Basadre debido a las necesidades urgentes de orden hacendario– el Gobierno de Iglesias se vio obligado a firmar un nuevo arreglo con la mencionada sociedad para la explotación, en exclusiva, de las "operaciones de embarque y desembarque, carga y descarga, reembarques y trasbordos por el Muelle y Dársena". Este arreglo, más conocido como el contrato Galup por el nombre del ministro que lo suscribió, no consideró los 60 años de concesión a partir de 1869, tal como se estipulaba en la escritura de ese año, sino más bien desde el momento en que los buques ingresaron a la Dársena, o sea, en 1877. Este y otros privilegios que fueron concedidos a dicha Sociedad, provocaron en ese momento y más tarde un claro sentimiento de repulsa por lo convenido. Efectivamente, una de las primeras medidas de la administración de Cáceres fue desaprobar el contrato Galup, iniciando (por ley de 25 de octubre de 1886) nuevas negociaciones con la Empresa del Muelle y Dársena del Callao. El Ministro Simón Yrigoyen canalizó estas conversaciones llegando a firmar, el 5 de mayo de 1887, un nuevo contrato, el que fue aprobado el 25 de octubre de ese año por el Congreso.

Por dicho contrato, entre otras cosas, se autorizaba a la Sociedad a explotar en privilegio exclusivo durante 25 años las actividades de em-

Derechos específicos según el contrato con la empresa del Muelle y Dársena del Callao: 1887

Productos	S/. Ctvs.	Dársena Fiscal	S/. Ctvs.
Aves	0. 2	Por cada dos	0. 1
Barriles vacíos cada 60 galones de capacidad	0. 5	Cada uno	0. 1
Botijas de aguardiente	0. 24	Por cada cinco	0. 24
Cabezas de plátanos	0. 5	Cada una	0. 1
Canastas grandes de fruta	0. 15	" "	0. 1
Idem. medianas	0. 10	" "	0. 2
Idem. chicas	0. 5	" "	0. 1
Cañas enteras o picadas de Guayaquil	0. 6	Por cada cinco	0. 6
Cebollas en atados	0. 1	" " "	0. 1
Cerdos	0. 25	Cada uno	0. 5
Cocos de Panamá sueltos	0. 2	Por cada dos	0. 1
Coles y coliflores	0. 1	Por cada cinco	0. 1
Cueros verdes	0. 2	Por cada dos	0. 1
Idem. secos	0. 1	Por cada cinco	0. 1
Damajuanas llenas	0. 5	Cada una	0. 1
Idem. vacías	0. 4	Por cada cinco	0. 4
Escobas de brazo	0. 6	" " "	0. 6
Ganado vacuno	1. 00	Cada uno	0. 20
Idem. lanar y cabrío	0. 25	" "	0. 5
Jaulas con canarios	0. 5	" "	0. 1
Lumas	0. 30	" "	0. 6
Lumillas	0. 10	" "	0. 2
Mangles grandes	0. 30	" "	0. 6
Idem. chicos o piñuelos	0. 15	" "	0. 3
Mulas y caballos	0. 75	" "	0. 15
Naranjas, mangos y paltas el millar	0. 40	" "	0. 10
Palos de balsa	2. 00	" "	0. 40
Piñas y sandías	0. 1	Por cada cinco	0. 1
Pisco y aguardiente lleno	0. 6	" " "	0. 6
Idem. idem. vacío	0. 4	" " "	0. 4



Vista del muelle del puerto de Pisco a fines del siglo XIX.

barque y desembarque de mercaderías; se le autorizaba a cobrar los derechos por tonelada métrica, es decir, un metro cúbico en la carga de medida y un mil kilogramos en la de peso, según clasificación de una tarifa especial. Las tarifas establecidas serían revisadas después de 10 años, la primera vez, y cada cinco después por una comisión especial. Asimismo, se establecía que los buques de guerra nacionales, harían uso del Muelle y Dársena y sus accesorios, sin gravamen de ninguna clase. Autorizado por una ley especial, el Gobierno recibió de la Sociedad un nuevo préstamo de 250,000 soles[61]. Este contrato fue rescindido en 1929, previo el pago efectuado por el Gobierno a la empresa concesionaria, de 425,000 libras peruanas que fueron prestadas por la Cerro de Pasco Corporation.

Los derechos específicos establecidos por el contrato figuran en la página siguiente. El tonelaje manipulado por la Empresa del Muelle y Dársena del Callao en este año de 1887 fue de 217,400 toneladas.

La ubicación y extensión del Muelle y Dársena –de acuerdo al testimonio de Cisneros y García (1898)– eran: una superficie abrigada de 51,500 metros cuadrados; un largo interior de 250 m. por 205 de ancho. Su entrada de 106 m. estaba resguardada por un dique de 183 m. de largo, que no era sino la prolongación de uno de los costados de la Dársena. La comunicación con la tierra se efectuaba por medio de un puente de más de 90 m. de longitud, colocado sobre pilotes de fierro. Todas las murallas, cuyo ancho llegaba a los 25 m., se construyeron con bloques artificiales de 3 a 4 metros cúbicos cada uno. La empresa tenía construidos almacenes sobre estas murallas, así como en el terreno ganado al mar[62].

La carga que se embarcaba o desembarcaba era pasada directamente de los carros del ferrocarril, que llegaban hasta el costado mismo del buque, a la bodega de éste o viceversa cuando no quedaba depositada en tierra. Tenía fondeado ocho pontones en la bahía del Callao.

A comienzos de siglo, la capacidad de la Dársena llegó a ser inadecuada para los requerimientos del momento. Los buques eran frecuentemente retenidos un buen tiempo antes de ingresar y atracar. En 1903, por resolución de 20 de enero, se le autorizó adquirir una draga para extraer lastre.

Como datos estadísticos del movimiento de carga por el muelle y dársena se dan los siguientes:

1878	345,678	TM	movilizadas
1879	347,678	"	"
1880	82,439	"	"

1881	147,085	"	"
1882	195,897	"	"
1883	176,274	"	"
1887	217,000	"	"
1890	311,700	"	"
1897	301,816	"	"
1900	339,500	"	"

El valor del movimiento aduanero en 1877 alcanzó a 4'684,075.46 pesos y en 1890 a 3'934,510.02 pesos.

LA EMPRESA DEL DIQUE FLOTANTE DEL CALLAO

Los servicios prestados por esta empresa a la Nación fueron varios y muy significativos; sobre todo, durante el conflicto de 1879 y en los años inmediatos de crisis. Así lo reconoció el Ministro Torrico en su *Memoria* de 1887.

En este año el gobierno, teniendo en cuenta "la indiscutible necesidad para el desarrollo comercial" y la obligación del Estado de "dar protección a las industrias de esta especialidad", celebró un contrato por cinco años con la Empresa del Dique Flotante del Callao. Este contrato, que a juicio del mencionado ministro reportaba muchos beneficios para el Fisco y la Marina Mercante Nacional, estableció la siguiente tarifa:

Para Buques de Vela

Por el primer día, 50 centavos plata por tonelada

Por cada uno de los días siguientes, 25 centavos por tonelada

Para Buques de Guerra Extranjeros y Vapores Mercantes

Por el primer día, un sol plata por tonelada

Por cada uno de los días siguientes, 75 centavos por tonelada

Por cada uno de los subsiguientes, 50 centavos por tonelada[63].

Estos precios se cobrarían sobre el tonelaje bruto de los buques, en conformidad con el *Lloyd Register*.

Por otra parte, se estableció que los buques de guerra de nuestra Armada tendrían siempre la preferencia para usar el dique, sobre cualquier otra ocupación particular, obteniendo por sus reparaciones la rebaja del 50%. Asimismo, los buques de vapor y vela nacionales gozarían de la rebaja del 25% por el empleo del dique[64].

En 1888, por resolución legislativa de 27 de octubre, se modificaron las cláusulas 1a. y 6a. de este contrato. La primera referida al término



Puerto de Mollendo a fines del siglo XIX.

de la duración en el sentido de que fuesen "cinco años improrrogables" y la segunda aludiendo a la exoneración sólo de los artículos absolutamente indispensables para la conservación del dique y sus factorías en tierra".

El 5 de enero de 1892 el Supremo Gobierno, "estando a lo informado por la Dirección de Aduanas del Ministerio de Hacienda, y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia", celebró un nuevo contrato con el gerente de la Empresa del Dique, Williams H. Smith, en los mismos términos que el anterior. El texto íntegro aparece en el *Anexo D (II)* del presente volumen.

Las características que presentaba el dique –según el testimonio antes citado de Cisneros y García– eran las siguientes: En primer lugar todo era de fierro; medía de largo exterior 300 pies, ancho 100 pies y profundidad 33 pies 3 pulgadas; largo interior de 300 pies, ancho 76 pies y profundidad 29 pies 3 pulgadas. La elevación del dique, medida desde la cima de los saquetes de quilla a su altura, era de 62 pies 3 pulgadas; pudiendo sumergirse lo suficiente para recibir un buque de 21 pies de calado y de 5,000 toneladas de peso[65]. Con el correr de los años, el dique resultó insuficiente para atender a buques por encima de las 8,000 toneladas.

A partir del 10 de marzo de 1900 –de acuerdo al aviso publicado por la gerencia de la empresa en el diario *El Comercio*– el dique empezó a usar dos luces blancas, en lugar de una que hasta esos momentos se había empleado. Ambas luces tenían las siguientes posiciones:

De la proa del dique 100 pies, a la altura de 30 pies
De la popa del dique 42 pies, a la altura de 18 pies

EL SERVICIO DE LOS GREMIOS MATRICULADOS

Un elemento básico en el tráfico marítimo, como actividad laboral, fue ciertamente el trabajador matriculado de los diferentes puertos, caletas y bahías del país. Su acción se concentraba en los gremios.

El Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías de los Puertos de la República de 1900, cuyo autor fue el vocal de la Corte Superior de Lima, doctor José Toribio Flórez, dejó establecido en su Título 3°, respecto al servicio de los gremios matriculados, lo siguiente:

Art. 494. Los capitanes de los puertos tendrán organizados y matriculados, todos los gremios que ejerzan alguna industria marítima en el lugar de su comprensión con sujeción a lo dispuesto en el Código Naval.

Art. 495. Los gremios de que trata el artículo anterior, serán compuestos de las cuadrillas de cargadores, tasqueros, lancheros, fleteros, balseros, pescadores y maestranza, con sus respectivas clases.

Art. 496. Los matriculados llevarán en el sombrero una cinta negra de pulgada y media de ancho, en la cual se inscribirá con color amarillo el número de su matrícula y el gremio a que pertenecen.

Art. 497. Los sargentos y cabos, no permitirán trabajar a los individuos del gremio, si no llevan el distintivo que les corresponda; como se previene en el artículo anterior.

Art. 498. En los puertos en que el número de matriculados sea reducido, podrán éstos ocuparse indistintamente, como cargadores, fleteros o lancheros, divididos al efecto por el capitán del puerto, en trozos que serán dotados, conforme a las exigencias del servicio. Esta división en trozos no fue con relación a la organización militar, sino respecto del servicio de cada puerto y del comercio.

Art. 499. Estos trozos se turnarán semanalmente en el servicio de las embarcaciones menores y de la descarga de la playa; y el capitán de puerto considerará siempre, en el trozo de dichas embarcaciones, a los dueños de ellas.

Art. 500. El trozo de matriculados que se ocupe de las faenas de la playa, estará mientras aquellas duren, bajo las órdenes del Administrador de la Aduana o del que lo represente, restituyéndose después a las de su jefe nato, que es el capitán del puerto.

Art. 501. El turno a que se refieren los artículos anteriores, no impide que cuando las necesidades del servicio lo requieran, el trozo que dota las embarcaciones menores, auxilie a las aduanas y al contrario, para lo cual se pondrán de acuerdo las dos autoridades.

Art. 502. Tendrase presente, que en cuanto a estos servicios, no será necesario conservar la organización establecida en el título que de ella se ocupa, pudiéndose en consecuencia dividir las cuadrillas, como prescribe el artículo 664.

Art. 503. Los trabajos y jornales de los matriculados, de todos los gremios de marina, serán cobrados conforme a las tarifas o aranceles vigentes establecidos o que se establezcan en los puertos de la República; y cuando el gobierno los ocupare, les abonará la mitad de sus jornales.

Art. 504. Las planillas de los jornales de la cuadrilla de cargadores y tasqueros, no serán abonados, si no llevan el V°B° del capitán del puerto.

Art. 505. Las referidas planillas no serán cobradas, sino por la persona que elija la cuadrilla, de cuya elección se sentará acta.

Art. 506. El encargado de la cuadrilla de cargadores, dará parte diario verbal al capitán del puerto, de las ocurrencias que tengan lugar durante el trabajo, a menos que la entidad de la ocurrencia lo exija por escrito.

Art. 507. A los cargadores que falten a sus labores diarias, se les descontarán tantos días, cuantas sean las faltas de concurrencia al trabajo, excepto cuando comprueben haber estado enfermos, en cuyo caso no sufrirán descuento alguno.

Art. 508. Los descuentos a que se refiere el artículo anterior, serán repartidos en partes iguales, entre los cargadores que hayan asistido al trabajo puntualmente.

Art. 509. Para comprobar la inasistencia por enfermedad, será necesario presentar el certificado de un médico o el testimonio de tres individuos de la cuadrilla a que dicho individuo pertenezca.

Art. 510. Todo trabajo que se verifique en la playa, y aún el levantamiento de la carga que en ella se encuentra, será hecho precisamente por los matriculados, siempre que puedan hacerlo, con excepción del caso a que se refiere el artículo siguiente.

Art. 511. Siempre que las necesidades del servicio, por falta de matriculados requiera que se tomen trabajadores que no sean matriculados, no podrá verificarse esto, sino mediante la expresa autorización del capitán del puerto.

Art. 512. En la mañana de los domingos se hará la distribución de lo cobrado, con autorización del capitán del puerto, cuyo acto presenciará él o su ayudante.

Art. 513. Los capitanes de los puertos tendrán presente, la prohibición del artículo 29 en cuanto a tomar parte alguna del trabajo de los matriculados y la pena que por esto se les impone.

Art. 514. Si se suscitasen cuestiones entre los matriculados y sus sargentos y cabos, respecto de los jornales que correspondan a los trabajadores o por otras causas, los capitanes de puerto por sí o por medio de sus ayudantes, están autorizados para entender en dichas cuestiones, tanto personales como pecuniarias, dictanto las disposiciones convenientes para asegurar el orden y la justa distribución del producto del trabajo.

Art. 515. Las cuadrillas de cargadores y la de tasqueros, son en todo caso responsables de la carga que se les confíe; abonarán asimismo, el valor de las averías o pérdidas que en ella sobrevengan. Estos pagos se harán con la tercera parte del producto de las planillas semanales, hasta su cancelación, interviniendo en estos actos, con entera justificación, el capitán del puerto.

Art. 516. Para evitar injustas reclamaciones, los tasqueros y cargadores darán parte al capitán del puerto, así como a los dueños de la carga o a sus agentes, de la mala condición en que dicha carga se encuentre, sin lo cual asumirán responsabilidad.

Art. 517. En el mismo caso de los dos artículos anteriores, se encuentran las lancheros y los fleteros, con relación a las embarcaciones que se les confíen para el tráfico de la carga y descarga, quienes por su descuido o negligencia serán individualmente responsables de las averías que sufran dichas embarcaciones y de los daños recibidos en los equipajes y bultos que conduzcan.

Art. 518. Los capitanes de los puertos harán, que las cuadrillas de tasqueros y cargadores, ejecuten la carga y descarga, sin tomar en consideración el que las mareas sean altas o bajas, lo que por ningún motivo dará derecho al aumento de jornal o prest; y en este sentido formularán las tarifas correspondientes, en el tiempo fijado en el Título 5°, Libro 1°.

Art. 519. Cuando las aduanas y capitanías de puerto, funcionen en días extraordinarios por urgentes servicios del Estado o del comercio, todos los matriculados de marina estarán obligados a ocuparse de las faenas que conciernen a cada gremio, sin tener en consideración que el día sea feriado o de fiesta clásica de la República.

Art. 520. Sólo en caso de que los trabajos se prolongasen hasta después de las ocho de la noche, tendrán derecho al aumento del veinticinco por ciento; y si continuasen trabajando hasta las doce el aumento será del cincuenta por ciento, sobre lo que legítimamente corresponda al trabajo ordinario.

Art. 521. Todo pago que se haga a los matriculados, por faenas en que hubiesen estado ocupados, se verificará a presencia del capitán del puerto, conforme a lo dispuesto en el artículo 512 poniendo esta autoridad el V°B° a las cuentas, y cuidando que estén arregladas a la tarifa, la cual sin la aprobación del Ministro del ramo, no tendrá valor alguno.

Art. 522. Los jornales o lo que haya de abonarse por los trabajos, se pagarán con arreglo a tarifa, en soles de plata.

Art. 523. Para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir, los capitanes de los puertos cuidarán, así como sus ayudantes y demás individuos destinados al servicio de sus dependencias, de que los matriculados constituidos en gremios, se presten mutua y gratuita protección y cuantos auxilios fueren necesarios para llenar cumplidamente sus obligaciones.

Art. 524. Las mismas autoridades reprimirán con todo empeño y se-

veridad, el vicio de la embriaguez de sus subordinados, expulsando de la matrícula a aquellos que fueren incorregibles y obligándolos a que concurran al trabajo diariamente.

Art. 525. La maestranza se clasificará con la denominación de maestros mayores, oficiales y aprendices. Podrá inscribirse en la maestranza, todo individuo desde los diez y ocho hasta los sesenta años de edad, quedando sujetos en todo a los preceptos de este Código.

Art. 526. Cuando los gremios de la maestranza excedan de veinte en el Partido, habrá en cada uno de ellos un sargento primero, un cabo primero y un segundo, que hayan servido en los arsenales y buques de guerra, observando buena conducta e inteligencia en su oficio y que estén en la condición de hábiles o veteranos.

Cuando el número baje de veinte individuos, sólo se considerará un cabo primero en cada gremio.

Art. 527. Los nombramientos de maestros mayores de carpintería y calafates, los expedirá el Comandante General del Departamento, a propuesta de los Comandantes de los Tercios, por conducto del Comandante Principal, quienes tendrán en consideración los conocimientos y aptitudes de cada uno: en igualdad de circunstancias serán preferidos los que hubiesen prestado mayores servicios a la Nación.

Art. 528. Los maestros mayores de la maestranza llevarán listas especiales de sus respectivos gremios, sujetándose en todo a lo prescrito en el artículo 544.

Art. 529. De la maestranza serán preferidos en todos los trabajos del Estado, aquellos que sean más idóneos y que hayan servido más tiempo a la Nación en los buques de guerra y dependencias de la Armada.

Art. 530. Los comandantes de las matrículas, proporcionarán la maestranza que fuese necesaria para la obras del Estado. Si esto tuviese lugar en el Callao, lo verificará el Comandante del Arsenal; y en otros puestos, los oficiales encargados de las referidas obras.

Art. 531. Sólo en el caso de no alcanzar la maestranza matriculada para los trabajos del Estado y del público, se admitirá provisionalmente a los que no estén inscritos en la matrícula.

Art. 532. Los gremios están constituidos del conjunto de los matriculados que bajo la protección de la ley, se reúnen en los puertos para ejercer de un modo exclusivo, las diversas industrias de mar o ríos en cambio de los deberes y derechos señalados en este Código y en el Naval.

Art. 533. Los gremios se clasificarán en el orden siguiente: capitanes, pilotos, patrones, carpinteros de ribera, calafates, toneleros, herreros, pescadores, fleteros, lancheros, cargadores de playa, tasqueros,

estibadores, balseros y marineros.

Art. 534. Para constituirse en gremio, deberán estar alistados cuando menos diez matriculados que ejerzan la misma industria.

Art. 535. En ningún gremio se admitirá individuos, que por sus defectos físicos no puedan desempeñar los trabajos a que pretendan dedicarse o que tengan malos antecedentes, como lo prescriben los artículos 624 a 627.

Art. 536. Tampoco se inscribirá a los que no sepan leer ni escribir, a menos que se obliguen a matricularse en una escuela municipal, acerca de cuyo cumplimiento cuidarán los sargentos de sus respectivos gremios.

Art. 537. Al inscribirse cada individuo en algunos de los gremios, el comandante de su partido le otorgará un boleto de matrícula, conforme a lo prevenido en los artículos 570 y 571. Sin que este documento a que prestarán fe las autoridades, será tenido por desertor el que se encontrase fuera de los límites de su respectivo partido.

Art. 538. Los hijos de los matriculados que sirvan con honradez, serán preferidos para ser inscritos en los gremios, siempre que concurran en ellos las condiciones exigidas en los artículos anteriores.

Art. 539. Los gremios de capitanes y pilotos, contramaestres y maestranza, se organizarán del modo que se puntualiza en los títulos 2° y 4° de este libro.

Art. 540. Cada uno de los gremios restantes, será regentado para el orden de sus trabajos, por un sargento primero, un cabo primero y un segundo; más, pasando de cincuenta el número de matriculados inscritos, se aumentará un sargento segundo y un cabo de la misma clase.

Art. 541. Si el gremio no llegare a treinta individuos, se dotará con un sargento primero y un cabo primero.

Art. 542. Los nombramientos de las expresadas clases, deberán recaer de preferencia, en veteranos de buena conducta que conocerá el Jefe del Partido por su experiencia, o por informes suministrados por los matriculados de mejor comportamiento. Estos nombramientos serán así adquiridos, como premio de la constancia y honradez quedando en virtud, exceptuados del servicio ordinario y de campaña.

Art. 543. No podrá ser propuesto para sargento o cabo, el que no sepa leer ni escribir.

Art. 544. Los sargentos y cabos residirán, en los lugares en que sirvan sus plazas y llevarán la relación nominal de los matriculados inscritos en sus respectivos gremios, siendo de su deber cuidar que observen buena conducta, comunicar las órdenes que reciban de sus

Tercio Naval del Callao: 1888

Partido del Callao	Sargentos	Cabos	Matricu-lados	Total del gremio	Total del partido o distrito	Total del tercio
Gremios						
A. Nacionales						
– Fleteros	2	3	89	94		
– Pescadores	4	4	116	124		
– Playeros	3	4	11	14	232	
B. Extranjeros						
– Fleteros	1	3	31	35		
– Pescadores	3	3	48	54		
– Fruteros	1	1	12	14	103	335

Estado General de los matriculados nacionales y extranjeros del Puerto del Callao y los gremios al que pertenecen: 1888

Gremios	Clases	Nacionales	Extranjeros	Suma	Total
Fleteros	Sargentos Primeros	2	1	3	
	Cabos Primeros	2	1	3	
	Cabos Segundos	1	2	3	
	Matriculados	89	31	120	129
Pescadores	Sargentos Primeros	3	1	4	
	Sargentos Segundos	1	2	3	
	Cabos Primeros	1	1	2	
	Cabos Segundos	3	2	5	
	Matriculados	116	48	164	178
Fruteros	Sargentos Primeros	-	1	1	
	Cabos Primeros	-	1	1	
	Matriculados	-	12	12	14
Playeros	Sargentos Primeros	2	-	2	
	Sargentos Segundos	1	-	1	
	Matriculados	11	-	11	14
TOTALES		232	103		335

(Archivo Histórico de Marina).

superiores, vigilar su puntual cumplimiento y conocer la residencia de cada uno de los matriculados de su cargo. Con tal fin, se les hará reconocer para que sean respetados y obedecidos.

Art. 545. En caso de ausencia o enfermedad los sargentos primeros serán subrogados por los segundos y éstos por los cabos primeros y segundos de sus respectivos gremios.

Art. 546. Si la enfermedad o la ausencia pasase de tres meses, se dará cuenta al Jefe de Tercio, pasándole la correspondiente propuesta, para que sea reemplazado en la forma prevenida por los artículos 614 y 615, sin dejar por esto de pertenecer al gremio.

Art. 547. Los sargentos y cabos no permitirán trabajar a los individuos del gremio, si no llevan el distintivo y número que les corresponda.

Art. 548. Los matriculados que fuesen separados de sus milicias navales por deserción, vicio incorregible o sentencia judicial, por contrabando, hurto, falsificación, incendio, homicidio o cualquier otro delito que merezca pena infamante, serán expulsados y no tendrán derecho a licencia final.

En los años anteriores al mencionado *Código* de 1900, se ensayaron algunos Reglamentos elaborados por los propios capitanes de puerto sobre determinados aspectos de la actividad marítima y en base a su conocimiento directo de la realidad. Así, el 1° de febrero de 1884, el capitán de puerto de Sechura, alférez de fragata Félix Seminario, puso en práctica (con la aprobación de la Comandancia General de los Tercios Navales y del Ministro del ramo) el "Reglamento a que se sujetarán los Balseros del Puerto de Sechura", constituido de los siguientes artículos:

1° Ninguna balsa se ocupará en el embarque y desembarque de bultos, mientras no tenga una licencia expedida por la capitanía.

2° Sólo se designarán para este trabajo las balsas que puedan cargar de 6 toneladas para arriba, y que por sus buenas condiciones ofrezcan seguridades.

3° Cada balsa estará tripulada por lo menos por tres marineros y su patrón.

4° Semanalmente serán nombradas por el capitán del puerto las balsas necesarias para el servicio siguiendo el orden de sus números.

5° Las balsas nombradas no saldrán a pescar fuera de la bahía y tan luego que se aviste un buque, estarán listas para recibir su carga.

6° En sus cobros se sujetarán estrictamente a lo ordenado en tarifa.

7° Estos los hará efectivo el cabo de matrícula y en presencia del capitán del puerto se les entregará el dinero a los patrones, quienes lo re-

partirán proporcionalmente entre los marineros de sus respectivas balsas.

8° La planilla que se presente a los comerciantes para el pago irá con el visto bueno del capitán de puerto.

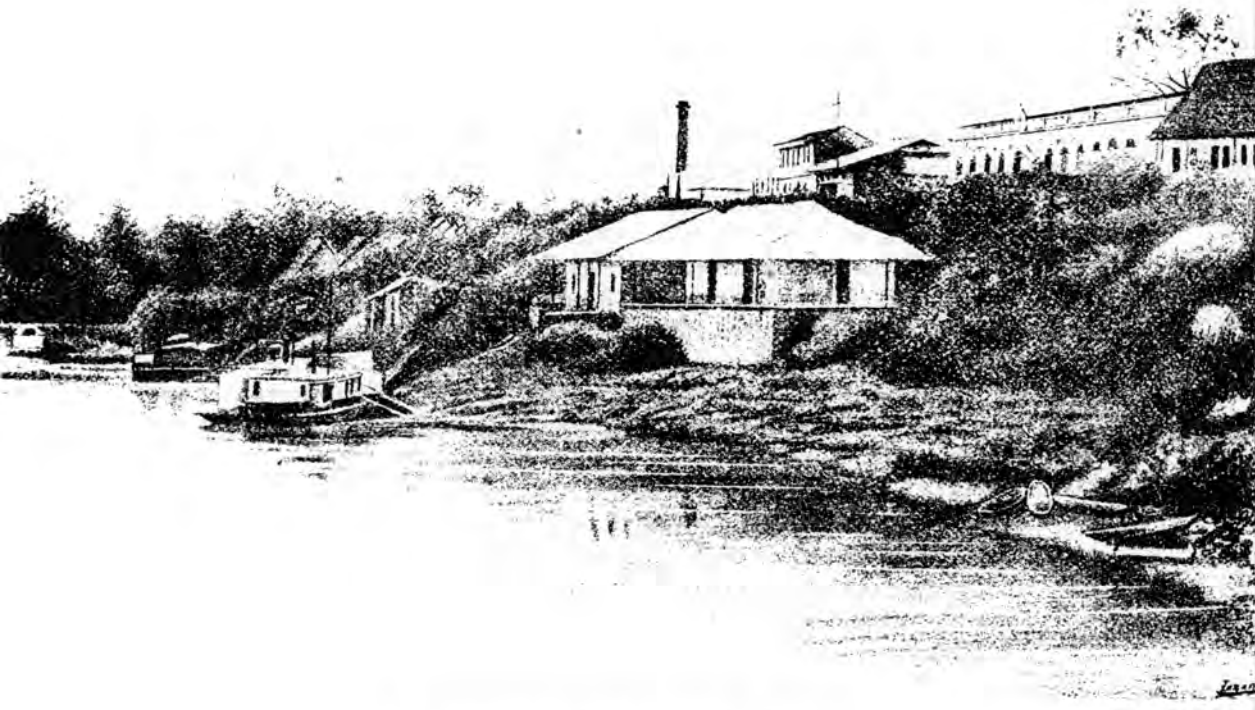
9° Por pequeña que sea la cantidad de carga que se tenga que embarcar o desembarcar, toda la gente que tripulan las balsas de servicio, se les hará partícipes proporcionalmente del dinero que se gane, aunque alguna de ellas no concurriese al trabajo por innecesaria.

10° En remuneración del trabajo del cabo de matrícula por el cobro, se le concede el 5% de la cantidad recaudada.

11° Si se descubriese que algún patrón o marinero hubiese cometido robos en la carga, después del castigo que por tal delito merece, no se le permitirá en lo sucesivo ocuparse de ningún trabajo de playa.

Semejante espíritu tenía el "Reglamento a que debe sujetarse la Compañía de Playeros y Cargadores del puerto de Paita" presentado el 6 de febrero por el capitán de ese puerto, capitán de fragata Patricio Iriarte.

A raíz de la disminución del tráfico mercantil, consecuencia de la nueva tarifa de impuestos a los matriculados que se estableció a fines de 1883, en la primera semana de julio de 1885, convocados por el capitán del puerto del Callao, capitán de navío Leopoldo Sánchez, se reunieron en la sala de dicha capitanía los agentes de comercio y los sargentos primeros de los gremios de pescadores y de fleteros con el propósito de estudiar la reducción de la tarifa vigente en la parte que se refería a las licencias semestrales de los matriculados. El texto del acta final que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, dice así: "Reunidos los que suscriben en la oficina de la capitanía de este puerto, convocados por el señor capitán de navío graduado D. Leopoldo Sánchez jefe de ella, con el objeto de proceder conforme lo disponen los artículos 18 y 19 del nuevo Reglamento de Capitanías aprobado el 17 de octubre de 1884, en razón de que la tarifa de impuestos sobre la industria marítima que ejercen los matriculados de los diversos gremios que se estableció el 23 de noviembre de 1883, no está en armonía con el estado actual del movimiento marítimo en este puerto, ni con la depreciación que desde entonces ha venido sufriendo el billete fiscal que es la moneda que por lo general sirve para pagar el trabajo de algunos matriculados y el precio de su mercadería para otros. Acordaron unánimemente, después de la respectiva discusión y examen del producto diario individual en los distintos ramos de la matrícula, ser equitativo y conveniente la reducción de la tarifa vigente, en la parte que se refiere a licencias semestrales; y fijaron esta reducción en



El puerto de Iquitos a fines del siglo XIX.

un cincuenta por ciento para todos los gremios".

El acta, tiene fecha 8 de julio. Conjuntamente con el mencionado capitán de puerto, firmaron el documento los señores Julio Tellería y Eduardo Núñez del Prado, agentes de comercio; José Costa, sargento primero de los pescadores italianos; Pablo Aguirre, sargento primero de los pescadores nacionales y Francisco Salcedo, sargento primero de los fleteros. El día 9, Leopoldo Sánchez elevó el acta al Comandante Principal de los Tercios Navales para su trámite al Supremo Gobierno. En efecto, al día siguiente, el capitán de navío Federico Alzamora se dirigió al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina elevando y apoyando el planteamiento del capitán de puerto; además, recomendaba que la medida fuese generalizada a todos los puertos del litoral. Con fecha 11, el Ministro Echenique resolvió "reducir a la mitad de su valor, la cuota que pagan actualmente los matriculados de los diversos gremios de dicho puerto por licencia semestral para ejercer su industria marítima; haciéndose extensiva igual reducción a todos los matriculados de los demás puertos y caletas del litoral".

Sobre la disciplina de los matriculados, aparentemente un caso aislado referido al puerto de Salaverry, existe un testimonio muy sugestivo e interesante que describe el estado de descomposición en que se encontraba la conducta de estos trabajdores; se trata de las *Memorias* del capitán de fragata Antonio Jimeno, en su calidad de capitán del mencionado puerto. Dice así: "Como consecuencia fatal del naufragio de las instituciones que siguió a la guerra internacional, la relajación de la disciplina de los matriculados era tal, que desde el principio comprendí que tenía que tomar medidas enérgicas para reorganizarlos, encaminándolos por la senda del deber, de la subordinación y respeto a mi autoridad. Fue necesario dar de baja a unos pocos por ser malos elementos; corregir a otros con severidad y amonestar a los más, haciéndoles entender a todos que estaba dispuesto a tomar medidas resueltas, si es preciso se hacía, para lograr el cumplimiento del deber y la gradual subordinación".

Hablando específicamente de los fleteros, se puede decir que eran los encargados de colocar al recién llegado pasajero y su equipaje en tierra, llevándolo a un hotel o trasladándolo a Lima. Un testimonio de la época describe así su quehacer: "Una vez fondeando el vapor, recibe la visita del capitán de puerto, del Resguardo y del Médico de Sanidad. Antes de llenarse esta fórmula no es permitido al vapor comunicarse con tierra, y sólo cuando se le declara a libre plática es cuando los pasajeros pueden desembarcar. Inmediatamente que se comunica esta orden el vapor, a cuyo alrededor ha estado voltejeando en sus pe-

queñas embarcaciones un centenar de boteros o fleteros, se ve invadido como el encanto por multitud de éstos que, gesticulando, gritando y con el oído alerta, se lanzan por las escalas al interior del buque. Toman todo por asalto. Las cubiertas, pasadizos, salones y camarotes son recorridos por ellos en medio de una algaraza y gritería dignas de un puerto de Levante"[66].

En el puerto del Callao –siempre de acuerdo al mismo testimonio– los fleteros estaban sometidos a la siguiente tarifa para el embarque y desembarque de los pasajeros:

Botes de un Boga

	S/. Ctvos.
Por llevar y traer un pasajero	0.40
Por llevar o traer un pasajero	0.30
Por llevar y traer dos o más, con espera de 15 minutros a bordo con derecho de llevar una maleta de mano cada uno	0.50
Por llevar o traer dos o más, con derecho de llevar una maleta de mano cada uno	0.30
Por llevar y traer un pasajero a la isla de San Lorenzo, con media hora de espera	4.00
Por llevar o traer un pasajero a la isla de San Lorenzo, sin espera	3.00
Por llevar y traer dos o más pasajeros a la isla de San Lorenzo, con media hora de espera, cada uno	2.50
Por llevar o traer dos o más pasajeros a la isla de San Lorenzo, sin espera, cada uno	2.00

Botes de dos Bogas

Cuando los pasajeros prefieran un bote de dos bogas, pagarán el 50% más sobre la tarifa anterior.

En cuanto a la tarifa de carga y mercadería en general, los precios eran:

Bultos corrientes de equipaje, con baúles, maletas grandes, colchones, cada uno	0.20
Bultos chicos de 40 decímetros cúbicos, cada uno	0.10
Bultos medianos de 80 centímetros cúbicos, cada uno	0.20
Bultos grandes de 160 decímetros cúbicos, cada uno	0.40
Cajas y cajones grandes, cada uno	0.40
Catres de fierro	0.30
Catres en cajón	0.40

Resumen de los estados de fuerza de los Tercios Navales: 1888

Tercios	Balseros	Cargadores	Caladores	Cuadrilla del muelle	Carpinteros y calafates	Fleteros	Fruteros	Lancheros	Operarios	Patrones y marineros de embarcaciones menores	Playeros	Pescadores	Tasqueros	Total	Extranjeros			
															Fleteros	Fruteros	Pescadores	Total
Tercio Naval de Piura	62	21	-	-	11	41	-	15	-	-	-	329	61	540	-	-	-	-
Tercio Naval de Lambayeque	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96	-	246	-	-	-	-
Tercio Naval de La Libertad	-	28	-	-	-	23	-	246	-	-	-	50	134	481	-	-	-	-
Tercio Naval de Ancash	-	-	-	-	-	23	-	13	-	-	49	76	-	161	-	-	-	-
Tercio Naval de Lima	-	62	8	-	-	29	-	10	-	32	27	196	16	380	-	-	-	-
Tercio Naval del Callao	-	-	-	-	-	94	-	-	-	-	14	124	-	232	35	14	54	103
Tercio Naval de Ica	-	41	-	-	3	47	5	55	1	-	-	142	28	322	-	-	-	-
Tercio Naval de Arequipa	-	-	-	13	-	33	-	57	-	-	-	39	23	165	-	-	-	-
Tercio Naval de Moquegua	-	9	-	-	-	5	-	3	-	-	-	11	-	28	-	-	-	-
Sumas parciales	212	161	8	13	14	295	5	399	1	32	90	1,063	262	2,555	35	14	54	103

(Archivo Histórico de Marina).

Canastas con fruta, verdura u otros contenidos	0.20
Canastas grandes con fruta u otros contenidos	0.40
Canastas de Chile, con gallinas hasta 4 docenas	0.60
Canastas de Chile, con gallinas hasta 8 docenas	0.80
Canastas de Chile, con cebollas	1.00
Fruta a granel, la barcada en bote chico	2.00
Fruta a granel, la barcada en bote grande	4.00
Gallinas y patos sueltos, cada uno	0.01
Jabas medianas con gallinas, verduras u otro contenido.	0.30
Jabas grandes con gallinas, verduras u otro contenido...	0.50
Pavos y gansos, cada uno	0.02

Ahora bien, en diversas oportunidades los fleteros fueron acusados por los capitanes de puerto de no efectivizar el pago de las cuotas que, por derechos de licencia para ejercer su industria, les señalaba el Gobierno en tarifa especial; esta actitud, naturalmente, llevó en más de una ocasión al enfrentamiento abierto entre ambos sectores. Por ejemplo, el 28 de marzo de 1884 el entonces capitán de puerto del Callao, capitán de navío Federico Alzamora, se dirigió al Ministro de Guerra y Marina para informarle que "desde el 20 de noviembre del año anterior, los fleteros, en su mayor parte italianos, griegos y austriacos, se negaban a pagar lo convenido por el Gobierno". En vista de ello y de la firme decisión de la capitanía "de hacer cumplir las disposiciones vigentes", solicitaba autorización para dirigirse a las Agencias de Vapores ordenándoles "que desde el 1° de abril los vapores que arribasen al Callao entrasen directamente a la Dársena por donde desembarcarían sus pasajeros"; igualmente, que se permitiese embarcar por la mencionada Dársena a los pasajeros que salían del Callao. Esta medida, aprobada sin mayor trámite por el Ministerio del ramo, mereció del propio Alzamora el siguiente comentario: "Tengo el honor de adjuntar a US. el aviso publicado por las Compañías de Vapores respecto a la muy acertada y benéfica disposición de US. para que los vapores entren y salgan de la Dársena con sus pasajeros a bordo. Esta medida de US. ha sido aplaudida por las Compañías de Vapores, Agentes, capitanes de buques y por el público en general que al fin se ha liberado de la tiranía del gremio de fleteros. Esto no impide que el gremio expresado continúe con el ejercicio de su industria, pues tiene para sostenerse los buques de vela y los pasajeros morosos para embarcarse por la Dársena, por lo cual les he permitido sigan haciendo uso de sus botes, que durante dos días estuvieron impedidos de traficar en la bahía. Y a fin de concluir con estos gremios, soy de opinión los nivele US.

con los pescadores; esto es, que paguen ocho soles al semestre por licencia para ser fleteros en lugar de los doce señalados en la tarifa. Si a pesar de esta graciosa concesión se resistieren aún a pagar esa pequeña cuota, será necesario tomar algunas medidas enérgicas para someterlos a las disposiciones del Gobierno, pues es el gremio más desmoralizado que existe en este puerto y yo en cumplimiento de mi deber me he propuesto traerlos al orden, dando de baja de la matrícula a muchos de ellos que contribuyen a desmoralizarlos y que sólo sirven de estorbo en los muelles"[67].

Por su parte, los fleteros en diversas ocasiones también presentaron ante las autoridades pertinentes sus quejas por los abusos y atropellos de que eran objeto en los ejercicios de su actividad. Una de estas quejas, que tuvo notable repercusión en el ambiente marítimo, fue la presentada por el gremio de fleteros del Callao al prefecto de la provincia el 11 de abril de 1889. Acusaban al médico titular de sanidad y a los miembros de la capitanía de permitir que "las embarcaciones del servicio oficial fuesen utilizadas para el embarque y desembarque de pasajeros de las clases más acomodadas". Esta generosidad –según los reclamantes– llegaba al extremo de que las falúas del servicio oficial, conducían cada vez que salía o entraba un vapor, a familias enteras y a particulares, sin ninguna representación oficial ni diplomática[68].

EL SISTEMA DE CAPITANIAS DE PUERTOS

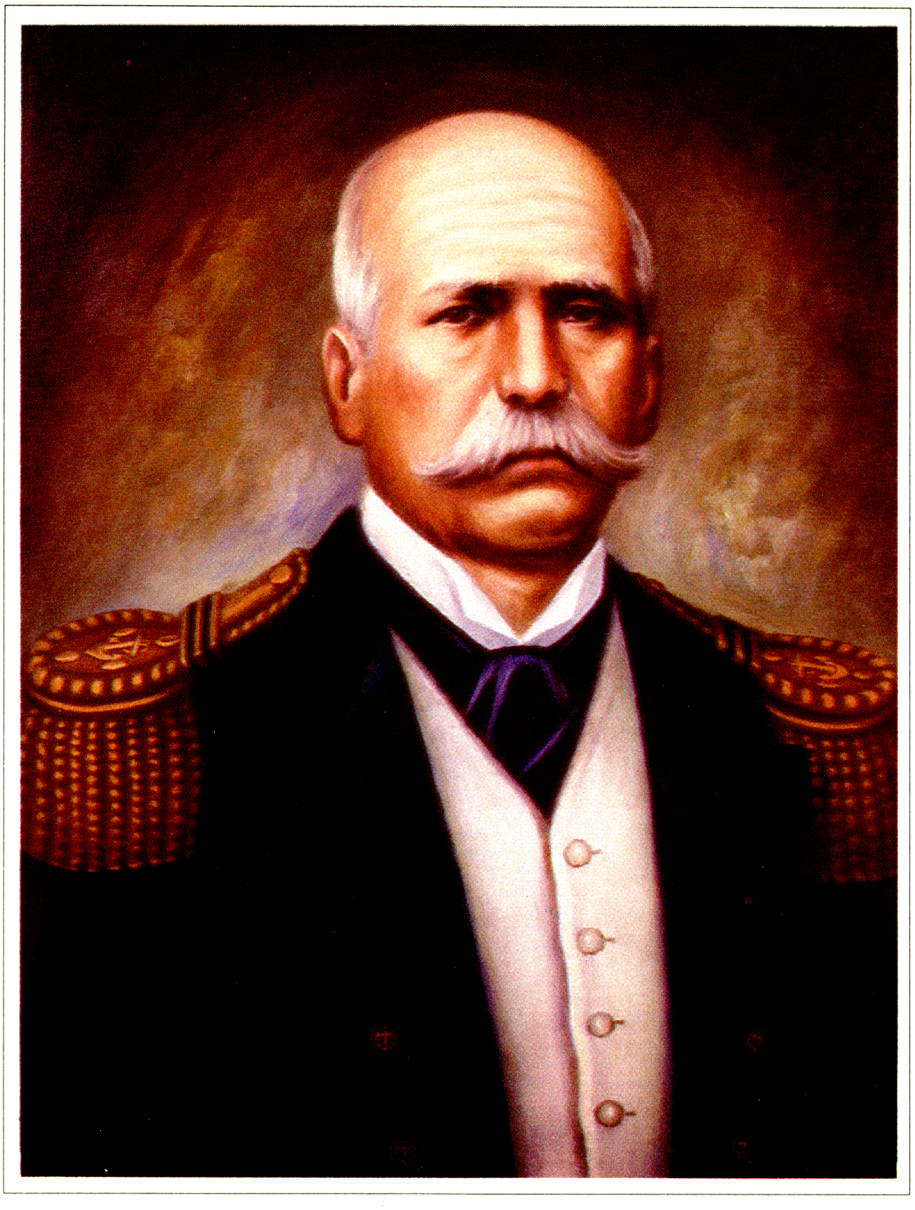
Fue preocupación constante de nuestros gobernantes velar por la organización, funcionamiento y conservación de las capitanías de la República. Frecuentemente eran visitadas para detectar sus problemas y necesidades y dar, *in situ* o posteriormente, las soluciones que se consideraban más idóneas para cada caso. Se procuró siempre brindarles las máximas facilidades y comodidades[69].

A comienzos de 1884, el cuadro general de las capitanías, con sus respectivos jefes, era el siguiente:

Paita	:	Capitán de fragata Patricio Iriarte
Sechura	:	Alférez de fragata Félix Seminario
Eten	:	Teniente 1° Carlos Corpancho
Pacasmayo	:	Capitán de corbeta Manuel M. Carrasco
Salaverry	:	Capitán de corbeta Antonio Jimeno
Santa	:	Teniente 1° Francisco Gonzales
Chimbote	:	Teniente 2° Evaristo León

PEDRO E. MUÑIZ.
Ministro de Guerra y Marina
de recordada actuación
en favor de la institución naval.





TORIBIO RAYGADA.
Marino de renombre y de sobresaliente quehacer
en bien de su institución.

Samanco	:	Teniente 1° Arístides de la Haza
Casma	:	Capitán de fragata Santiago de la Haza
Huarmey	:	Teniente 1° Manuel Fernández Dávila
Supe	:	Teniente 1° Francisco León
Huacho	:	Capitán de fragata Pantaleón Fernandini
Ancón	:	Teniente 1° Ricardo Herrera
Callao	:	Capitán de navío Federico Alzamora
Cerro Azul	:	Guardiamarina Juan de Mora
Tambo de Mora	:	Teniente 2° Ramón Sánchez Carrión
Pisco	:	Capitán de fragata Manuel M. Melgar
Lomas	:	Teniente 1° Belisario Cruzat
Chala	:	Alférez de fragata Adolfo Gamero
Quilca	:	Capitán de corbeta Arístides Collazos
Mollendo	:	Teniente 2° Fermín Diez Canseco
Ilo	:	Capitán de corbeta Rómulo G. Tizón
Puno	:	Capitán de corbeta Salomé Porras[70].

La Resolución Suprema de 6 de febrero de 1886 (anteriormente citada) señaló del siguiente modo la dotación que deberían tener en el futuro las capitanías:

Departamento de Piura

Tumbes	:	1 capitán de corbeta
		1 cabo de matrícula
		5 bogas marineros
Paita	:	1 capitán de navío
		1 ayudante teniente 1°
		1 cabo de matrícula
		1 patrón artillero ordinario
		5 bogas marineros
Sechura	:	1 capitán teniente 1°
		1 cabo de matrícula

Departamento de Lambayeque

Pimentel	:	1 capitán teniente 1°
		1 marinero
Eten	:	1 capitán de corbeta
		1 ayudante teniente 1°
		1 cabo de matrícula
		4 bogas marineros

Departamento de La Libertad

Pacasmayo	:	1 capitán de corbeta 1 ayudante teniente 2° 1 cabo de matrícula 4 bogas marineros
Malabrigo	:	1 capitán teniente 1° 1 marinero
Huanchaco	:	1 capitán teniente 1° 1 cabo de matrícula
Salaverry	:	1 capitán de fragata 1 ayudante de teniente 1° 1 cabo de matrícula 1 marinero

Departamento de Ancash

Santa	:	1 capitán teniente 1° 1 patrón artillero ordinario 2 bogas marineros
Chimbote	:	1 capitán de corbeta 1 cabo de matrícula 4 bogas marineros
Samanco	:	1 capitán teniente 1° 1 patrón artillero ordinario 2 bogas marineros
Casma	:	1 capitán de corbeta 1 patrón artillero ordinario 2 bogas marineros
Huarmey	:	1 capitán teniente 1° 1 patrón artillero ordinario 2 bogas grumetes

Departamento de Lima y Callao

Supe	:	1 capitán teniente 1° 1 patrón artillero ordinario 4 bogas grumetes
Huacho	:	1 capitán de fragata 1 cabo de matrícula 4 bogas grumetes

Chancay	:	1 capitán teniente 1°
		1 patrón artillero ordinario
		2 bogas grumetes
Ancón	:	1 capitán teniente 1°
		1 patrón artillero ordinario
		2 bogas marineros
Callao	:	1 capitán de navío
		1 primer ayudante capitán de corbeta
		2 2° y 4° id. tenientes primeros
		1 archivero
		2 amanuenses
		1 4° maquinista
		3 cabos de matrícula
		1 fogonero
		2 patrones artilleros de preferencia
		20 bogas marineros
Cerro Azul	:	1 capitán de corbeta
		1 patrón artillero ordinario
		4 bogas grumetes

Departamento de Ica

T. de Mora	:	1 capitán de corbeta
		1 patrón artillero ordinario
		4 bogas grumetes
Pisco	:	1 capitán de navío
		1 ayudante teniente 1°
		1 cabo de matrícula
		1 patrón artillero ordinario
		5 bogas marineros

Departamento de Arequipa

Lomas	:	1 capitán teniente 1°
		1 patrón artillero ordinario
		2 bogas marineros
Chala	:	1 capitán teniente 1°
		1 patrón artillero ordinario
		3 bogas marineros
Quilca	:	1 capitán teniente 1°
		1 patrón artillero ordinario

		2 bogas marineros
Mollendo	:	1 capitán de navío
		1 ayudante teniente 1°
		1 cabo de matrícula
		1 patrón artillero ordinario
		5 bogas marineros

Departamento de Moquegua

Pacocha	:	1 capitán de fragata
		1 ayudante teniente 2°
		1 patrón artillero ordinario
		4 bogas marineros
Sama	:	1 capitán teniente 1°
		1 patrón artillero ordinario
		4 bogas marineros

Apostadero del Lago Titicaca

		1 capitán de fragata
		1 ayudante, teniente 2°
		1 patrón marinero
Iquitos	:	1 capitán de corbeta
		1 ayudante, teniente 2°
		1 cabo de matrícula

En el año 1884 (febrero) se dispuso, ante las continuas quejas de los capitanes de puerto de ser "mirados y recibidos con indiferencia a bordo de los vapores de la compañía inglesa", que dichos jefes, "representantes directos y legítimos del Ministro de Guerra y Marina" deberían ser recibidos en el portalón de la nave por el capitán de ella (cuando esté ya fondeada) y por el primer oficial en representación del capitán y acompañado por el contador (cuando la embarcación permaneciese fuera del fondeadero)[71]. En este mismo año (26 de junio) se estableció que los capitanes de puerto se "hallaban bajo la dependencia de las autoridades políticas, las que en razón de su misión y de la representación que revisten, tienen el derecho de conocer todas las ocurrencias que tuvieren lugar en las oficinas que de ellos dependen". Tres meses después (29 de setiembre), con el afán de facilitar la acción administrativa en los puertos de la República, se dispuso que: "...en todos lo puertos en que haya un capitán de puerto, éste desempeñará


0°
4°
8°
12°
16°
Paita
Sechura
Eten
Pacasmayo
Salaverry
Santa
Chimbote
Samanco
Casma
Huarmey
Supe
Huacho
Ancón
Callao
Cerro Azul
Tambo de Mora
Pisco
Lomas
Chala
Puno
Quilca
Mollendo
Ilo
OCEANO PACIFICO
CAPITANIAS DEL PERU
EN 1884
Lhito salas

las funciones de la autoridad política respectiva a la circunscripción en que aquellos se encuentren, y percibirán por este servicio sobresueldo o gratificación de cincuenta soles cuando ejerzan las funciones de subprefecto. Los comprendidos en esta resolución, se considerarán dependientes en las cuestiones que ocurran respectivamente de las autoridades terrestre o marítima, según la naturaleza del asunto de que se trata". Esta resolución suprema no comprendió al puerto del Callao "porque siendo el primero de la República por la importancia de su comercio y desarrollo de su población, se encuentra en diferente condición de los demás del litoral".

Quizás uno de los problemas más graves de estos años iniciales con que se enfrentaron las capitanías, fue la ausencia de un reglamento acorde a los progresos e innovaciones del momento. El que regía en ese instante, y desde mucho antes de la guerra, resultaba obsoleto en la mayoría de sus consideraciones. Así lo hizo saber en tono dramático el capitán de navío Federico Alzamora, comandante principal de los Tercios Navales, al Ministro del ramo en su oficio del 4 de febrero de 1884. Entre otras aseveraciones apuntaba: "Hace muchos años que se nota la falta que hace para el buen servicio un Reglamento de Capitanías de Puerto, y hoy más que nunca se hace sentir la necesidad de que se formule uno adecuado a los adelantos de la República a fin de que los oficiales de marina, que indistintamente se nombran en esos puertos, tengan una pauta segura a que ceñir sus procedimientos en el desempeño de sus funciones oficiales que en rigor no están obligados a conocer; pues las ordenanzas navales del año 1873 no se encuentran acordes con las leyes y decretos de la República expedidos desde 1822, muchos de los cuales han sido derogados por disposiciones posteriores o alterados en el todo o en parte, resultando un completo desacuerdo que inutiliza completamente la mejor voluntad y estudio del oficial más decidido por comprenderlas y aplicarlas. Convencido de que US. hará todo lo posible para mejorar el servicio militar marítimo, del que forma parte el de las capitanías de los puertos, me permito elevar a US. un Reglamento redactado en 1870 por el señor capitán de navío don José María Silva Rodríguez y el doctor don José Toribio Flórez, antiguo agente fiscal en este puerto. Pero como desde 1870 a la fecha han habido tantas alteraciones en la mayor parte de los puertos, y especialmente en el del Callao, se hace indispensable que ese Reglamento sea también alterado, de acuerdo con las últimas disposiciones vigentes, pudiendo servir de base para el nuevo que se formule..."[72].

A principios de 1885 surgió un serio impase entre el Ministerio de

Guerra y Marina y el de Hacienda y Comercio, por los alcances de la resolución suprema de 4 de marzo que modificaba el artículo 96 del Reglamento de Capitanías y disponía "que los capitanes de puerto verifiquen las visitas de guerra a los vapores mercantes hasta las 10 p.m.", en vez de las 7 p.m. que señalaba como límite, originalmente, el mencionado artículo. Tal determinación era resultado de los continuos reclamos de las compañías marítimas y del comercio en general, en el sentido de que el horario primigenio impedía el cumplimiento de los itinerarios fijados de antemano; además, los perjudicados alegaban que los vapores que llegaban a los puertos después de las 7 p.m., no eran recibidos sino hasta el día siguiente, "perdiendo así más de diez horas de espera estéril". La aplicación de esa medida ocasionaba –a juicio del Ministro de Hacienda apoyado en un informe de la Superintendencia de Aduanas– graves dificultades "no sólo por estar en contradicción con las prescripciones del Reglamento de Comercio, sino porque la habilitación de horas en la noche para el embarque y desembarque de carga, hacía ineficaz la vigilancia de los empleados del Resguardo y por consiguiente se facilitaría el contrabando de mercaderías". Esta indicación y la sugerencia que en ese sentido formularon algunos capitanes de puerto, llevó a que con fecha 15 de mayo de 1885 se revocase la resolución mencionada.

Para atender los gastos que demandaban las diferentes capitanías (provisión de mobiliario y enseres, construcción de embarcaciones apropiadas para la tareas de vigilancia que cumplía, reparación de los edificios del Estado en donde algunas funcionaban, etc.) se trató de conseguir, por lo común, rentas seguras y pemanentes que garantizasen, en el marco de las limitaciones económicas en que vivía el país, su normal funcionamiento. Al menos, ese fue el temperamento a que se propendió desde 1885 cuando el Ministro Echenique señaló: "Para atender a los gastos del material de las capitanías se ha destinado exclusivamente una renta segura, y con ella se ha hecho frente a la provisión de mobiliario y enseres indispensables para el servicio de todas las del litoral, a la construcción de embarcaciones apropiadas a nuestros puertos, y a la reparación de los edificios del Estado en donde algunas funcionan, y que en completa ruina y desmantelados, fueron recuperados ya del enemigo exterior en 1883, ya de los rebeldes después de la pacificación del norte".

Otras veces se consiguió que las capitanías tuviesen sus rentas propias, aunque transitorias, en base a recaudaciones autorizadas por disposiciones legales evitando de esta manera gravar al empobrecido Erario. Así tenemos que en enero de 1884, exactamente el día 1°, se re-

Embarcaciones menores que para su servicio disponen las oficinas de Marina del Callao y capitanías de la República: 1888 y 1891

1888							1891						
Oficinas	Clase de embarcación	Nº de remos	Eslora en mts.	Manga en mts.	Puntal en mts.	Notas	Oficinas	Clase de embarcación	Nº de remos	Eslora en mts.	Manga en mts.	Puntal en mts.	Notas
Sección de Capitanías	Un bote	5	7.50	2.00	0.75	En mal estado	Sección de Capitanías	Un bote	5	7.50	2.00	0.75	En mal estado
Mayoría de Ordenes	3 lanchas planas c/u	...	9.25	3.22	0.68	En Ancón	Capitanía de Tumbes	Una chalupa	5	8.96	1.87	0.76	
" " "	1 Id. id.	...	14.69	4.15	1.28	En el vapor *Perú*	" " Paita	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " "	Una lanchita	...	6.85	1.85	0.68	Id. id.	" " Sechura	... ...	...	...	...	...	No tiene
" " "	Un Salva-vida	4	5.85	1.85	0.80	Id. id.	" " Pimentel	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " "	Un bote chico	2	5.85	1.20	0.45	Id. id.	" " Eten	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " "	Una chalupa	5	8.96	1.87	0.76	Id. id.	" " Pacasmayo	Id. id.	...	...	...	...	No tiene
Capitanía de Tumbes	Id. id.	5	8.84	1.83	0.76	Media vida	" " Malabrigo	... ...	...	...	...	...	Id.
" " Paita	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Huanchaco	... ...	...	...	...	...	Id.
" " Sechura	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	Depositada en Paita	" " Salaverry	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Pimentel	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Santa	... ...	...	...	...	...	Id.
" " Eten	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Chimbote	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Pacasmayo	.....	...	...	...	...		" " Samanco	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Malabrigo	.....	...	...	...	...		" " Casma	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Huanchaco	.....	...	...	...	...		" " Huarmey	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Salaverry	.....	...	...	...	...		" " Supe	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Santa	.....	...	...	...	...		" " Huacho	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Chimbote	Una chalupa	5	8.96	1.87	0.76		" " Chancay	... ...	...	...	...	...	No tiene
" " Samanco	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Ancón	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Casma	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " "	Dos lanchas c/u de	...	9.25	3.22	0.68	Al cuidado de la Capitanía
" " Huarmey	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		Capitanía del Callao	Una lancha a vapor	...	8.58	2.50	0.89	
" " Supe	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " "	Una falúa	16	11.73	2.30	1.01	
" " Huacho	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " "	Una chalupa	5	8.96	1.87	1.76	
" " Chancay	.....	...	...	...	...		" " "	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Ancón	Una chalupa	5	8.69	1.87	0.76		" " "	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" del Callao	Una lancha a vapor	...	8.58	2.50	0.89		" de Cerro Azul	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " "	Una falúa	16	11.73	2.30	1.01		" " T. de Mora	Id. id.	5	8.53	1.82	0.91	
" " "	Una chalupa	5	8.96	1.87	0.76		" " Pisco	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " "	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Lomas	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" de Cerro Azul	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Chala	Id. id.	4	5.85	1.85	0.80	
" " T. de Mora	Id. id.	5	8.96	1.82	0.91		" " Quilca	Id. id.	4	6.10	1.84	0.75	
" " Pisco	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Mollendo	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Lomas	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76		" " Pacocha	Id. id.	5	8.96	1.87	0.76	
" " Chala	Id. id.	...	...	...	...		" " Puno	Una falúa	10	6.40	1.82	0.74	En mal estado
" " Quilca	.....	...	...	...	...								
" " Mollendo	Una chalupa	5	8.96	1.87	0.76								
" " Pacocha	Id. id.	5	8.95	1.87	0.76								
" " Puno	Una falúa	10	6.40	1.82	0.74	En mal estado							

(*Memorias de Guerra y Marina*, 1888 y 1891).

solvió que los capitanes de puertos de toda la República cobrasen "dos reales plata por tonelada de lastre a las embarcaciones peruanas y el doble a las extranjeras". Lo recaudado pasaba, automáticamente, a integrar los fondos de capitanía[73]. Dos años más tarde, la resolución suprema de 6 de febrero de 1886 estableció que los "haberes de las capitanías sean pagados por las Aduanas del Departamento respectivo".

No obstante la aplicación de las medidas indicadas, podemos decir que en varios momentos de los años que abarca este volumen, la penuria a que se vieron sujetas las capitanías fue realmente calamitosa. La falta de recursos para operativizar sus servicios, fue una constante en los años inmediatos a la salida del ejército invasor. Por ejemplo, el capitán del puerto de Chala, teniente primero José F. Urrutia, en un oficio fechado el 16 de abril de 1885 al Comandante Principal de los Tercios Navales, le describía un panorama que con toda seguridad lo vivían las otras capitanías. Dice así: "Careciendo totalmente de los útiles para mover la chalupa de esta capitanía y resultando por esta circunstancia faltas inevitables en el servicio oficial de los vapores, pues a la hora de recibirlos o despacharlos tengo que prestarme remos, chumaceras, bicheros y demás útiles, de los particulares los que algunas veces acceden a mi pedido y, otras también, pero de mal grado y tarde, lo que da por resultado el mal servicio indicado y la familiaridad que por esta circunstancia quieren ya tener con la capitanía algunas de estas personas...".

En esta misma línea, está la confesión del capitán de fragata Antonio Jimeno contenida en su *Memoria* como capitán del puerto de Salaverry, existente en el Archivo Histórico de Marina: "Al hacerme cargo de la capitanía en 12 de enero de 1886, encontré oficinas, archivo y en general el servicio de este ramo de administración en un estado que se alejaba mucho de lo que exige el buen servicio. Había, pues, que corregir inveterados abusos, abrir nuevos libros, coleccionar la diminuta y truncada documentación, reparar la oficina hasta hacerla habitable con la decencia necesaria; hacer nuevas tarifas generales de los gremios, adaptables a las circunstancias de la situación en que se había quedado sumido el país; en fin, poner la mano en todo, desde que todo había sido maleado...".

El personal para el servicio de las capitanías, por lo general jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada, se nombraba periódicamente y en forma rotativa, de acuerdo a la ubicación, jerarquía e importancia de aquéllas[74]. Entre este personal, frecuentemente se encontraban jefes de alta graduación que no obstante la reducida remuneración de que gozaban, cumplían estrictamente sus deberes; así lo se-



Vista del lago Titicaca desde el Desaguadero,
muelle de Puno, buque navegando.

ñaló, por ejemplo, el jefe de la Sección de Capitanías, capitán de navío Toribio Raygada, en su oficio de 15 de mayo de 1891 al Director de Marina: "El personal de jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada que dotan las capitanías de puerto del litoral de la República, con la tripulación que les acuerda el Presupuesto General vigente, ha llenado hasta hoy su cometido, merced a la buena voluntad que siempre han manifestado para conciliar las exigencias del buen servicio y disciplina militar con las necesidades y debida protección a los intereses del comercio en general. La renta designada a los capitanes de puerto, es en la mayor parte de las capitanías exigua, como a US. le consta, habiéndose visto, algunas veces, obligado el Supremo Gobierno, por las exigencias del servicio; como por la importancia de la localidad, a nombrar, para el desempeño de algunas capitanías a jefes de alta graduación, a pesar de no estar en armonía su jerarquía oficial y sus delicadas funciones con la modestísima pensión con que las dota el Presupuesto, condición a la que se han sometido, tan sólo, por las difíciles circunstancias del Erario Nacional. Desearía que, fijando en esto la atención el señor Ministro, recabase del Soberano Congreso, la liberalidad a que son acreedores los buenos servidores de la Nación".

Testimonio corroborado por el Ministro Belisario Flores en su *Memoria* al Congreso de aquel año[75].

Durante esta época, especial énfasis se puso en las visitas a las capitanías. Uno de los pasos iniciales de la primera administración de Cáceres fue precisamente nombrar un visitador con el objeto de "conocer detalladamente las necesidades de las capitanías y establecer un servicio que responda a ellas, suprimiendo lo que sea innecesario y creando lo que fuera conveniente". El 30 de junio de 1886 se encomendó dicha labor al capitán de navío Hercilio Cabieses, quien seis meses después (20 de diciembre) presentó su informe describiendo diversos aspectos de lo observado en ese tiempo. He aquí lo expresado:

> "Constituido sucesiva y oportunamente en todos los puertos y caletas de la República, así como en el Apostadero de Puno, me he concretado no sólo a las capitanías establecidas, sino también a los muelles fiscales y particulares que existen en algunos de esos puertos; he inspeccionado, además, los vapores nacionales que surcan las aguas del Titicaca lo mismo que la factoría y almacenes conexos a este servicio.
>
> Motivo de agradable sorpresa fue para mí ver el excelente estado de conservación en que se encuentran los vapores *Yavarí* y *Yapurá*, que no pequeños gastos ni pocos sacrificios han demandado al Erario Nacional. Considero pues un acto de estricta justicia reco-

mendar a la consideración del Supremo Gobierno a la Empresa que los posee en administración.

El contrato relativo a estas naves celebrado con fecha 26 de enero del año 1884 entre los señores general Javier de Osma, delegado del Gobierno de aquella época y el señor José M. Braun representante de don Juan L. Thorndike, administrador de los ferrocarriles de Mollendo a Arequipa y Puno, ha sido hasta fielmente cumplido.

Creo de mi deber recordar a US. que en la cláusula quinta de este contrato estipula la supervigilancia que el Supremo Gobierno tiene derecho a ejercer para la conservación y mantenimiento de los vapores y la seguridad en el servicio, por medio del ingeniero inspector que nombre o de la autoridad que para el efecto designe.

La manifiesta importancia de esta cláusula me decide a emitir una opinión en el sentido de que además de cumplirse lo que está tácitamente convenido, debe confiarse el mando de esos vapores a jefes u oficiales de la Marina de Guerra Nacional que sin inmiscuirse en el régimen interior y contabilidad establecida por la empresa, observen llegado el caso el estricto cumplimiento de las Ordenanzas Navales, de las leyes, resoluciones y reglamentos vigentes... El completo estado de deterioro, ocasionado por el abandono en que se encuentran los importantes y valiosos muelles de Pisco, Chala, Pacocha, Casma, Chimbote y Pacasmayo, es otra de las poderosas razones que me obligan a llamar con insistencia la atención del Supremo Gobierno para suplicarle que dicte las disposiciones inmediatas tendientes a impedir su total destrucción. Merece especial interés el de Pisco que es sin disputa el primero de Sud-América, ya se le considere como obra de arte o bien por haber costado su implantación la no despreciable suma de doscientos mil pesos. He tenido ocasión de observar en el terreno de la práctica que el reglamento vigente para el régimen y gobierno de las capitanías de puerto adolece de algunos defectos que es indispensable subsanar, por lo cual juzgo conveniente que se someta a revisión ante la Junta Calificadora de Marina...

Aprovechando de las ventajas adquiridas en la minuciosa inspección que he llevado a cabo creo oportuno insinuar a US. la positiva conveniencia que reportaría al servicio de capitanías, si se nombrara un jefe inspector de estas dependencias con carácter permanente y que pueda desempeñar con toda reserva esta comisión cada vez que el Gobierno lo estime conveniente. Con esto se obtendría unidad en los procedimientos, reforma radical, esmerado servicio y economía de la renta..."[76].

El 22 de octubre de 1889, el propio Director de Marina capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, fue comisionado para realizar una visita de inspección a la capitanías del litoral y del lago Titicaca; por todo monto de los gastos a efectuar, recibió la cantidad de 500 soles. En su detallado y valioso informe de marzo de 1890, que reproducimos íntegramente, manifiesta al Ministro de Guerra y Marina lo siguiente:

"No sin algunos inconvenientes he podido, por viajes especiales, aprovechar de los itinerarios de los vapores mercantes para tocar en puertos sucesivos y hacer las respectivas inspecciones.

He practicado, en consecuencia, la visita de las capitanías del norte, como siguen: Tumbes, Paita, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Santa, Chimbote, Samanco, Casma, Huarmey, Supe, Huacho y Callao.

En todas ellas he encontrado regularidad en su servicio, sometido al Reglamento de Capitanías, que requiere algunas modificaciones, a fin de hacerlo practicable en toda forma y solucionar un punto de controversia con otras autoridades, en cuanto a la atribución de expedir las licencias de salidas de los buques de los puertos.

Los puertos de Pacasmayo y Salaverry necesitan embarcaciones para su servicio como cuestión urgente, pues estos puertos por su importancia y tráfico requieren tenerlas propias y no como se hallan hoy.

Lo mismo sucede en cuanto a casa para oficina de la autoridad del puerto, en Tumbes, Eten y Pacasmayo, que carecen por completo de un sitio apropiado.

En las observaciones hechas en la visita merece la pena tomarse en seria consideración, lo que paso a exponer respecto a Tumbes y su costa hasta Paita.

El puerto o pueblo de Tumbes, situado en el interior del río de su nombre, dista como 12 millas de su boca cerrada por multitud de escollos que crean dificultades para hacer el tráfico con las mareas tan sensibles en el lugar; por esto se hace penoso y difícil el servicio de ese puerto con embarcaciones a remo.

El capitán del puerto necesita indispensablemente una embarcación a vapor, de pequeñas dimensiones y de forma apropiada para recorrer instantáneamente la distancia en el río; y como mejor medio de conseguir eficaz vigilancia hacia las playas exteriores.

La situación del puerto hace fáciles sus pequeños contrabandos, en razón a la multitud de esteros que dividen las fronteras de la vecina República.

Pero verdad es también, que el abandono en que se halla este puer-

to por su incomunicación con el sur y tener sus relaciones comerciales inmediatas por el norte con el Ecuador, su vida depende de ese comercio, y obligados están los habitantes a buscar sus recursos más necesarios de los vecinos pueblos del norte, que florecen con activo ejercicio comercial. Desde luego con el convencimiento de esta excepcional situación, los tumbesinos necesitan liberales y justas facilidades para asegurar su propia existencia; puesto que cerrado el tráfico marítimo del sur, se ven compelidos a vivir del norte o sucumbir, si consideramos ilícito todo tráfico con el Ecuador por temor a contrabando.

Es de importancia, señor Ministro, fijar la consideración en las circunstancias porque atraviesa ese puerto.

Conveniente sería determinar especiales instrucciones a las autoridades de la localidad: suprefectos, empleados de Aduanas y capitán del puerto para que, procediendo bajo comunes disposiciones, puedan evitar el contrabando dañoso al departamento, pero que pueda, por otra parte, permitirse el comercio con las restricciones prácticas y justas que no se opongan al desarrollo y vida mercantil de la provincia.

Como complemento de esta idea, es indispensable tener un guardacostas que recorra la zona de Paita a Tumbes a fin de cautelar los intereses fiscales, así como para dar la protección y garantía que sea requerible para las empresas establecidas en esa costa, dedicadas a la industria del petróleo.

En cuanto a Paita es digno de mencionar el buen pie en que se halla la Escuela Náutica que dirige el capitán de puerto: su local reclama serios reparos para que llene cumplidamente los fines de su institución.

Respecto a la indicación ya hecha de las casas de que carecen en Eten y Pacasmayo, debo exponer que siendo Eten casi una factoría del ferrocarril, pues todo está allí monopolizado por esa empresa, prestándole la capitanía todos sus servicios porque no existen otros intereses que los de ella, debía tener el capitán de puerto su oficina dentro de los muros que cierran el muelle por el edificio del ferrocarril, y sólo así esa autoridad podría atender a la policía del puerto.

En Pacasmayo hay la misma deficiencia de un local apropiado para oficina de la capitanía que sea de propiedad fiscal y que corresponda a las necesidades del servicio.

Ese puerto está llamado a ser, en no lejana época, una entrada obligada al departamento de Cajamarca y al de Amazonas, siempre

que el ferrocarril ofrezca las garantías de regularidad y seguridad en su tráfico; por esto merece especial atención.
Salaverry tiene ya asegurado su local al recibirse al ferrocarril por los Tenedores de Bonos.
En cuanto a los demás puertos del norte, como lo llevo expuesto, hacen su servicio regular en proporción a su tráfico, con sus embarcaciones en buen estado y sus casas en general arrendadas.
El Callao, puerto principal de la República, con una Dársena que no necesitó jamás y con muros que rodean cierta parte del antiguo embarcadero, reclama el arreglo del muelle de piedra, llamado de los buques de guerra, el que amenaza destruirse, aún arrastrando el relleno que forma el muelle mismo.
Parece dudosa la obligación de la empresa, pues se resiste, según algunos antecedentes, a practicar esos reparos indispensables.
Es de seria consideración la circunstancia apuntada de la destrucción del muelle principal, y debe resolverse el punto de obligación en el día, de a quien corresponde esa obra, pues poco más tarde será de mucho mayor costo su reparación. Sobre el servicio de esta capitanía nada hay que decir, es correcto y sin tropiezo.
El servicio de los puertos del sur: Tambo de Mora, Pisco, Lomas, Chala, Quilca y Mollendo se hallan igualmente bien servidos.
Uno de los puntos de competencia que originará siempre desacuerdo entre las autoridades de Marina y las de Aduanas, es el alcance que cada uno, cumpliendo sus deberes, da al texto de los reglamentos a que están sometidos, en cuanto a la atribución de expedir la licencia para la navegación de los buques.
El *Reglamento de Comercio* en su Capítulo XIX, artículo 192, de las facultades de los administradores de Aduanas, determina de un modo general que éstos serán los que expidan las licencias indicadas; pero el *Reglamento de Capitanías* de fecha posterior, determina a su vez en su Capítulo VI, artículo 170, a quienes corresponde aquella atribución; es decir, a las autoridades políticas.
De aquí viene que dos autoridades en el mismo puerto que deseen cumplir estrictamente sus Reglamentos, encuentra equívoca su situación para proceder de consuno en el desempeño de sus deberes.
Si el *Reglamento de Capitanías*, como disposición suprema, es de fecha posterior al *Reglamento de Comercio*, es evidente que aquel ha derogado a éste en ese punto, y las licencias deben expedirlas las autoridades políticas; es pues legítimo el deber de los capitanes de puerto al atender de preferencia la forma indicada para el caso de

responsabilidades, dado algún acontecimiento grave en el servicio. Esto en cuanto a la forma legal. Sin embargo, encuentro más apropiado que en materia de licencias para la salida de los buques de los puertos, la primera y principal debe ser expedida por los administradores o representantes de las Aduanas, por cuanto se trata de intereses fiscales relacionados con la carga y descarga de mercaderías de los buques y ellas son las llamadas a conocer cuando un buque puede estar expedito de sus obligaciones fiscales.

Esto no obsta para que esa licencia sea tramitada por órganos de la autoridad política, a fin de que disponga, por razones de otro género, si hay o no inconveniente para la salida de un buque fondeado en las aguas jurisdiccionales de su departamento o provincia.

En un caso ocurrido en Tumbes con un buque ballenero, cumplió el capitán del puerto las prescripciones de su Reglamento, por tratarse de una nave exenta de gravámenes, y puso el zarpe en la licencia expedida por el subprefecto.

El teniente administrador del lugar, que pretendía ser él, el que debía dar la licencia a los buques, reclamó de la medida y el Ministerio de Hacienda declaró la responsabilidad de la autoridad marítima imponiéndole pena.

El caso citado manifiesta la necesidad indispensable de modificar los artículos del *Reglamento de Capitanías* que estén en oposición a procedimientos más aceptados en la práctica, como lo llevo expuesto y en perfecta armonía con las disposiciones del *Reglamento de Comercio*"[77].

Dos años antes (1887) a fin de salvar las irregularidades que se daban en las visitas de las capitanías, se había dispuesto: 1° Que los capitanes de puerto pasarían la revista de comisario el día 15 de cada mes o, de ser feriado, el 14; y 2° Que ningún jefe u oficial podría tener derecho al haber de presupuesto, sino acreditaba haber pasado la revista de comisario en el lugar de su destino. En este mismo año, se estableció la tarifa a que deberían sujetarse las capitanías en la recaudación de derechos.

Por resolución de 2 de diciembre de 1895, se prohibió a los capitanes de puerto, ayudantes y subordinados ocuparse de ningún género de industria de mar, ni tomar parte del producto de los matriculados. En este mismo año, también, por resolución de 12 de julio se estableció que la Compañía Nacional de Recaudación, se encargase de la cobranza de los derechos de capitanía.

Finalmente, debemos dedicar unas breves líneas a la capitanía del Callao que, en forma permanente, ejerció una función rectora sobre las

demás. El 23 de agosto de 1884 se hizo cargo de la capitanía el capitán de navío graduado Leopoldo Sánchez "con las formalidades de reglamento y bajo inventario de lo existente". Esto se dispuso en virtud de la conveniencia de separar la Comandancia de los Tercios Navales de la capitanía del puerto del Callao. No obstante, correspondió al dinámico y empeñoso capitán de navío Federico Alzamora, principalmente en los dos años críticos e iniciales de concluida la guerra, restablecer sobre bases sólidas el funcionamiento de las capitanías; merced a la tesonera labor de este insigne marino, muchas mejoras se consiguieron en bien de la institución. Fue precisamente él, quien consiguió para la capitanía de ese puerto una dotación acorde al servicio e importancia del caso y que figura en el cuadro que reproducimos en la página siguiente.

Sin embargo, pronto esta capitanía (como las otras a nivel nacional) sufrió el impacto de la crisis económica a través de medidas que afectaban los haberes del personal. Inclusive, en varias oportunidades se le dejó de pagar; como ocurrió con los cuatro primeros meses de 1887. En esta ocasión, la gravedad del caso fue planteada por el capitán de navío Manuel Palacios (responsable de la jefatura) al Ministro del ramo en su oficio de 15 de abril, manifestándole: "Ayer hicieron cuatro meses que a la dotación de esta capitanía se le adeudan los sueldos de enero, febrero, marzo y el presente abril, no obstante la resolución suprema de 15 de marzo último, disponiendo que la Aduana de este puerto abone los ajustamientos de esta oficina, en la forma establecida para el pago de su propio servicio, nivelándola con los empleados de esa renta. Este atraso tan notable en los pagos a la dotación trae por consecuencia que los marineros pidan su separación, manifestando que no tienen con qué subsistir; que se encuentran sin tener con qué comprar ropa y no se les puede obligar a estar uniformados, y que, llegará el día en que se mande preparar la falúa de gala de S.E. no se podrá proporcionar por falta de uniforme igual y decente con que puedan presentarse... El habilitado capitán de puerto, concurre diariamente a la administración de la mencionada Aduana, sin conseguir que se le abonen a los marineros, aunque sea por partes, los cuatro meses que se adeudan"[78].

Con fecha 13 de setiembre de aquel año, un decreto supremo resolvió: 1° La capitanía del puerto del Callao recaudará los derechos del faro de la isla de San Lorenzo en conformidad a la tarifa fijada por ley de 21 de enero de 1875; 2° El producto de esta recaudación ingresará a la Caja de la Sección de Capitanías y a disposición del Ministerio de Guerra y Marina; 3° El jefe de la Sección de Capitanías dispondrá lo

Ajustamiento de los haberes de la Capitanía del Callao por el mes de febrero de 1884

Grado	Cargo	Nombre	Al año	Al mes
Capitán de Navío	Comandante General	Federico Alzamora	2,080.00	173.33
Capitán de Corbeta	Secretario	Federico Rincón	910.00	75.83
Capitán de Corbeta	Ayudante	José A. Zavala	910.00	75.83
Teniente 1°	Idem.	Bernabé Carrasco	910.00	75.83
Alférez de Fragata	Idem.	Carlos G. Mifflin	660.00	55.00
Alférez de Fragata	Capitán del Puerto de Quilca	R. Espinoza (por 9 días)		
Guardiamarina		Carlos Fernandini	240.00	20.00
Guardiamarina		Nicanor Goicochea	240.00	20.00
Comisario de Guerra	Archivero	José F. Ramírez	1,336.00	111.33
Oficial 1°	Secretario	Ezequiel Fernandini	1,200.00	100.00
Amanuense		Porfirio Fernández	660.00	55.00
Amanuense		Manuel Ellacuriaga	660.00	55.00
Amanuense		Ruperto E. Alzamora	660.00	55.00
Cabo de Matrícula		Francisco Carrasco	264.00	22.00
Cabo de Matrícula		José Córdova	264.00	22.00
Primer Patrón		Juan Dávila	240.00	20.00
Marineros (17)		A S/. 16.00 c/u		272.00
Marinero		M. Liguas		7.46
Por gastos de escritorio de la Comandancia General			180.00	15.00
Por gastos de escritorio de la Capitanía			115.20	9.60
Por gastos de alumbrado				50.00
Por gastos de ración (574 a 0.30 centavos c/u)				172.20
			TOTAL	1,478.91

conveniente a fin de establecer el servicio más perfecto posible, formando el presupuesto mensual estrictamente necesario, previa aprobación de este ministerio; y 4° Queda derogado el decreto supremo de 29 de mayo de 1878 dictado sobre este objeto.

En este año de 1887, la capitanía del Callao estaba conformada por el siguiente personal:

Jefe	: Capitán de navío Toribio Raygada
Secretario y Archivero	: Comisario de Guerra y Marina José F. Ramírez
Ayudante	: Capitán de corbeta Federico Rincón
Amanuense	: Porfirio Fernández
Escribano de Marina	: Alejandro O. Deustua
Jefe Arqueador	: Capitán de navío Gregorio Casanova
Ayudante de la Oficina de Arqueo	: Teniente 1° Eduardo Hidalgo.

En 1895 esta capitanía fue reorganizada en vista de la necesidad de "hacer economías en el Erario Nacional". Se dispuso que el capitán del puerto asumiese las funciones de jefe de la Sección de Capitanías, "sin más emolumento que el que le corresponde por su empleo". Al año siguiente, el jefe de la misma, José María García, se dirigió (7 de enero) al Director de Marina para informarle –de acuerdo a la inspección realizada por el ingeniero Santiago Basurco de la Prefectura del Callao– que el edificio de dicha capitanía "no sólo era inaparente, sino que se encontraba en total y deplorable estado ruinoso". El costo de las respectivas reparaciones, fluctuaba "entre cuatro a cinco mil soles plata".

A mediados de 1900, el capitán de navío Honorato G. Tizón fue nombrado en comisión para visitar las capitanías del sur; su informe, valioso como los anteriores, describe realísticamente la situación de las capitanías de Cerro Azul, Tambo de Mora, Pisco, Lomas y Mollendo. En junio de 1902, tocó desempeñar tal misión (pero en los puertos del norte) al capitán de navío Enrique N. Alayza; su informe fue elevado al Ministro del ramo en el mes de agosto del indicado año.

EL SERVICIO NACIONAL DE FAROS

Durante este tiempo dos fueron las características más saltantes de los faros existentes en nuestro litoral: 1° su número muy reducido y 2° el limitado e insuficiente servicio prestado por la mayoría de ellos.

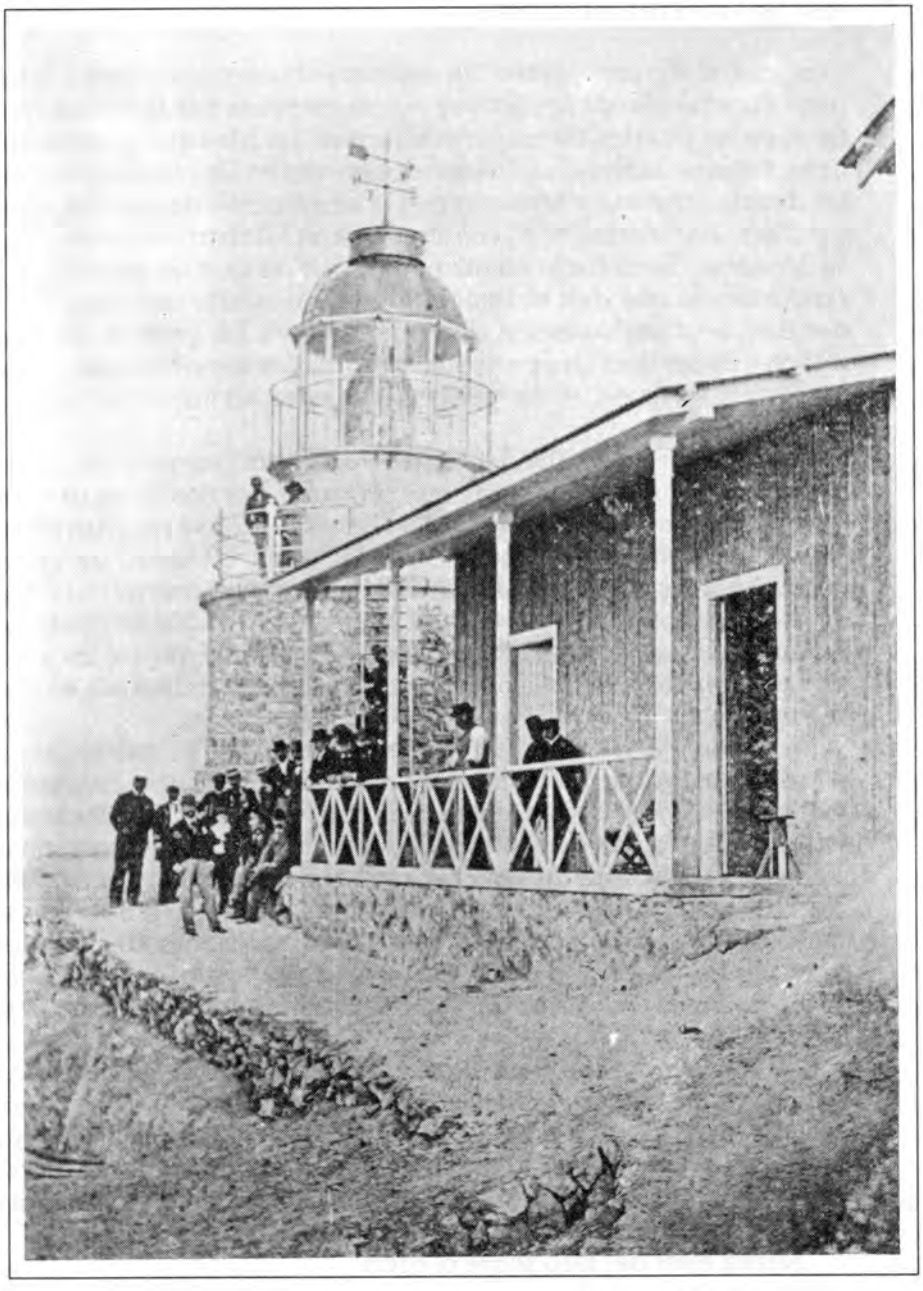
La guerra dejó sin ejecución ni cumplimiento el contrato celebrado en 1876 con la Sociedad Barbier y Fenestra de París para la instalación

de 13 faros y 12 luces de puerto en la costa; los contratistas recibieron como adelanto una considerable suma para emprender los trabajos del caso. Sin embargo, a pesar de los varios intentos para entablar juicio de responsabilidad a estos señores, jamás se obtuvo de ello el cumplimiento de lo pactado. De esta manera, el país se vio privado de poseer un servicio eficaz de iluminación costera que ofreciese seguridades a la navegación.

Sin duda, los distintos gobiernos demostraron preocupación por dar solución a la carencia de faros en la costa. Fueron varios y en diversos momentos, los intentos por materializar esta aspiración; desafortunadamente, una vez más la pobreza del Erario impidió su realización. En 1886, el gobierno de Cáceres se empeñó en establecer faros en determinados puertos; su acción no tuvo mayor éxito. Con fecha 15 de setiembre de 1887, el capitán de puerto del Callao, capitán de navío Manuel Palacios, se dirigió al jefe de la Sección de Capitanías, capitán de navío Toribio Raygada, comunicándole haber recepcionado el faro de la isla de San Lorenzo (bajo la administración anterior de un empresario privado) conforme a lo dispuesto por el Ministerio del ramo en oficio de 13 del indicado mes. Asimismo, hizo llegar el inventario practicado por el capitán de fragata Rómulo G. Tizón dando cuenta en detalle de su estado y ubicación.

Según este documento, el faro se encontraba situado en la parte superior del cabezo de la isla de San Lorenzo y se hallaba construido sobre una base de piedra de tres pies de alto. Su construcción era de madera y estaba dividido en dos cuerpos de veinte pies de elevación cada uno, estando coronado por una torrecilla con casquete de zinc. Su forma era octogonal y en el interior había una columna de madera forrada con planchas de plomo, alrededor de la cual estaban colocados los ochos faroles que proporcionaban la iluminación. El diámetro del faro era de 6 pies y su elevación de 12. Además, poseía 16 barras de fierro de ocho pies de largo con, igualmente, 8 vidrios cada una que cerraban el octágono. La torrecilla estaba rodeada de una baranda de madera y sujetada por cuatro tirantes de soga de manila de una pulgada de espesor; su piso estaba forrado por planchas de plomo. El ascenso se hacía a través de cuatro escaleras con peldaños y brazolas de madera. Para su servicio, el faro contaba con una serie de enseres y útiles que (a la fecha del inventario) eran insuficientes. El cuidado y vigilancia del faro corría a cargo de un guardián que vivía permanentemente en la isla y que por todo concepto ganaba 40 soles mensuales.

En 1890, se colocaron faros o luces de dirección en Pisco, Salaverry y Talara[79]. Dos años después, el Ministro Melitón Carvajal propuso al



Vista del faro de Palominos a fines del siglo XIX.

Congreso el siguiente plan: "Sin aspirar a obtener desde luego la completa iluminación de la costa, se puede empezar por la colocación de faros en los puertos de mayor tráfico y en las islas que presentan peligro; seguir estableciéndolos sucesivamente en las puntas más salientes de nuestra costa y terminar con la iluminación de puertos, caletas y puntas secundarias"[80]. Al año siguiente, el Ministro Tovar sugería en su *Memoria:* "Sería conveniente para satisfacer esta necesidad que los rendimientos que deja el establecido en los islotes de Palominos, se destinen a la implantación de otros faros en los puertos de mayor tráfico y en las islas que presenten peligro. Los derechos que gustosos satisfarían las naves, recompensará los gastos hechos en la instalación de los faros".

En su *Memoria* de 1903, el Ministro Villavisencio expresaba con gran inquietud: "Considero urgente que procuréis por medio de una ley, o de una autorización oficial al Poder Ejecutivo, que se haga un servicio completo o parcial de faros en toda la costa". En enero de 1906, se nombró una comisión presidida justamente por el contralmirante Villavisencio e integrada por el capitán de navío Toribio Raygada y del graduado en esta clase Nicanor Asín para que determinase los lugares más apropiados para la instalación de 6 u 8 faros en la costa e islas de la República.

En el año 1903 –según el testimonio citado de Villavisencio– tres eran los faros existentes en nuestro extenso litoral: Supe, Palominos y Mollendo. El faro de Supe se instaló en 1902 debido a la iniciativa y esfuerzo del capitán de travesía Teodosio H. Torrico, quien personalmente dirigió la obra durante los años que desempeñó esa capitanía. Por resolución de 7 de marzo de dicho año, habíase nombrado una comisión para que informase sobre las condiciones del faro; esta comisión estuvo compuesta por el capitán de fragata Juan M. Ontaneda y el teniente 2°. Héctor Carvajal. En el informe presentado, el faro era descrito así[81]:

> "El faro es de ladrillo y adobe, levantado sobre el cimiento de piedra, de 8.85 m. de altura; 3.53 de diámetro en su base inferior; 3.14 m. en la superficie, siendo el diámetro interior de 1.49 igual en toda su longitud. El faro es una torre cilindro-cónica de color blanco, coronada por una bala esférica, situada sobre la meseta del morro de punta Patillo, al sur de la embocadura del puerto.
>
> | | |
> |---|---|
> | Altura total del faro sobre el nivel de las altas mareas | 39.20 m. |
> | Altura del plan focal | 36.64 |
> | Altura de la meseta | 25.00 |

Sector utilizable sobre el mar libre, desde Cabo Thomas, al sur 38° 34'0, hasta punta Santander al noroeste, magnético	96°26'
Alcance óptico de la luz	11 millas
Visibilidad del plan focal a	17 millas
Latitud	10°48'15"
Longitud	77°45'37".

Al poco tiempo (resolución de 7 de mayo) se autorizó que desde el 1° de junio se "libre al servicio de la navegación" el faro de Supe. Este faro prestó útiles servicios a la navegación por mucho tiempo.

En cuanto al faro de Mollendo, se puso en servicio a partir del 6 de enero de 1899 y se hallaba ubicado en la parte sur del puerto. Su aparato de iluminación –según la versión del Ministro José R. de la Puente (*Memoria, 1899*)– estaba colocado sobre una columna cilíndrica metálica, instalada convenientemente en un promontorio. Su altura era de 7.80 m. desde el pie de la base hasta la cúspide, encontrándose la altura del plan focal a 26.45 m. sobre el nivel de las altas mareas. El faro era dióptico de 5° orden, de luz blanca visible a catorce millas e iluminaba un sector de 14°, que abarcaba un arco de horizonte comprendido entre la punta de Islay y la de Mejía.

Por último, con respecto al faro de Palominos, el más importante de todos, se encontraba ubicado en el islote de ese nombre, a 21/2 millas de punta Bradley[82]. En agosto de 1895, el diario *El Comercio* informaba de la orden para iniciar los trabajos preliminares para la colocación de este faro, el que se hallaba, desde mediados de 1894, depositado provisionalmente en la isla de San Lorenzo[83]. A principios de 1896, se ordenó que el buque de nuestra armada, el *Constitución*, saliera a Palominos a fin de "prestar los servicios que fuesen necesarios", permaneciendo en ese lugar hasta el 24 de mayo. Posteriormente y en reemplazo de aquél, el transporte *Chalaco* fue designado para la traslación del faro de dicha isla al islote respectivo, y para la residencia de la comisión encargada de esos trabajos. El teniente 1° Enrique Taboada y el ingeniero Juan Basurco tuvieron la dirección, cada cual en su ramo, de la obra; correspondiéndole al ingeniero Felipe Arancivia la responsabilidad del traslado[84]. El faro fue trasladado el 28 de julio de 1897, fecha en que se entregó al servicio de la navegación.

El flamante faro era descrito de la siguiente manera por el jefe de la sección de Marina en un *Boletín* denominado *Aviso a los Navegantes:*

"La torre es de piedra color natural; la linterna es metálica pintada de blanco y termina en una cúpula pintada de rojo. La altura del plan focal se encuentra a 55.60 m. sobre el nivel de las altas mareas. El faro

es de tercer orden, de luz blanca giratoria, con destellos de 30 en 30 segundos, seguidos de eclipses parciales de la misma duración. La luz es visible a 20 millas y el sector iluminado es de 275° que abarca todo el horizonte del mar. El aparato de iluminación es lenticular con ocho lentes.

Situación:

Latitud : 12°08'16"S
Longitud : 77°14'315"O. de G.
79°84'58"O. de París"[85].

Hasta 1900 había producido por derechos de recaudación la suma de 13,618.80 soles y su conservación había demandado un desembolso de 3,116 soles; rindiendo por consiguiente, un saldo de 10,402.80 soles. Su costo final fue de 21,027.41 soles, debiéndose por este excesivo desembolso –de acuerdo a lo afirmado por el Ministro Carvajal– a que la obra, después de concluida, requirió de rectificaciones importantes que duplicaron su valor inicial.

B. EL TRAFICO FLUVIAL

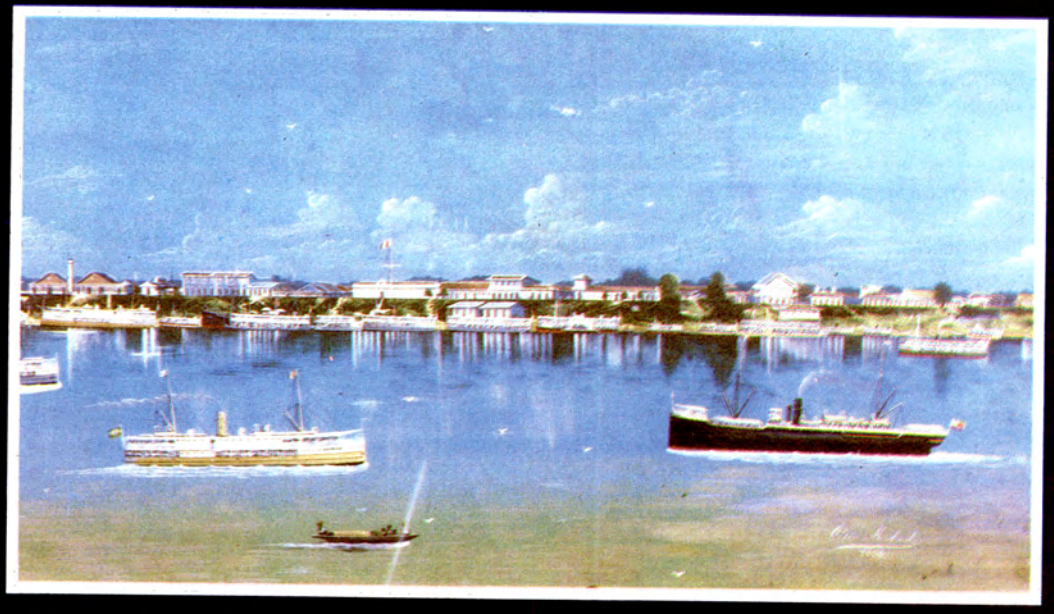
EL PUERTO Y CAPITANIA DE IQUITOS

Sin lugar a dudas, este puerto jugó un papel de primer orden en el movimiento fluvial de toda esa parte de nuestra Amazonía; era el punto central de navegación de Loreto y del cual salían para todos los lugares navegables los vapores de diferente calado. En él se hallaban ubicadas las oficinas del Departamento Fluvial de Loreto, que en julio de 1886 quedó organizado del siguiente modo:

Un Comandante General
Un Secretario
Un Ayudante
Un Archivero
Dos Amanuenses
Un Superintendente de factoría
Un Contador e interventor de la misma
Un Capitán de Puerto en Iquitos

Podemos decir que de Iquitos y hacia Iquitos se circunscribió, en buena medida, el flujo mercantil y económico de la época[86]. Además, de este puerto salieron por muchos años los principales capitales para la explotación de diversas actividades en los ríos de toda esa vasta región. En 1894, en viaje de excursión por esos lares, Pedro Dávalos y

Vista panorámica del puerto de Iquitos
en las postrimerías
del siglo XIX.





MANUEL MELITON CARVAJAL.
Destacado miembro de la Armada Nacional
y conspicuo integrante de diversas
instituciones científicas del país.

Lisson refiriéndose a esta peculiaridad de Iquitos, decía: "Iquitos es, sin duda alguna, el centro más importante de todo Loreto. Vive de la explotación de los ríos y da vida, con sus contingentes de dinero, a todas las provincias del Departamento. Por su población, comercio, situación fluvial y aspecto de su ciudad, está llamado a ser la capital del Departamento"[87].

En efecto, poco después por ley de 9 de noviembre de 1897 se declaró a esa ciudad como capital de Loreto, en lugar de Moyobamba, y por decreto supremo de abril del mismo año se había ordenado que fuese a ejercer la autoridad superior en el departamento un Comisionado Especial, auxiliado por varios funcionarios.

El comercio de Iquitos fue general con todo el departamento y a través de su puerto se registró el comercio con el mundo exterior, el que cada vez fue haciéndose más intenso; progreso que se hizo mayor cuando en 1898 se estableció una comunicación directa, por medio de dos líneas de vapores, con el puerto de Liverpool. Medida que, tardíamente, vino a cristalizar el anhelo que se hallaba presente en el espíritu de la ley de 25 de octubre de 1890, que decía:

Artículo 1°. Vótase en el Presupuesto Departamental de Loreto la cantidad de 12,000 soles anuales para subvencionar a una compañía de vapores que haga de tres a seis viajes directos; cada uno entre Liverpool e Iquitos, con escala en Le Havre, Lisboa, Pará y Manaos.

Artículo 2°. Por cada uno de los viajes que se estipule, se pagará la suma de 2,000 soles.

Artículo 3°. El contrato se firmará por el Prefecto del Departamento de Loreto, asesorado por la Cámara de Comercio de Iquitos y los representantes de la Compañía[88].

Sin embargo, hasta 1898 todas las mercaderías que llegaban de Europa (principalmente de Gran Bretaña) se transbordaban en Pará; puerto en el que debido a las engorrosas regulaciones aduaneras brasileñas, la mercadería tardaba en ser despachada, con las consiguientes pérdidas o deterioros.

De acuerdo al testimonio citado de Dávalos y Lisson, las principales casas comerciales que operaban en este puerto eran: Welche y Cía., Mouraille–Hernández y Cía., Morey y Aguila, Kahn Hnos., Marius y Levy y Pinto Hnos. Ninguna de las cuales trabajaba con un capital menor de los 100,000 soles, descollando entre todas la casa alemana Welche y Cía., que tenía en movimiento cerca de un millón de soles. Estas y otras casas de menor cuantía, eran las exportadoras de caucho y jebe. Según el informe del Cónsul inglés en Iquitos Adamson (1898) el comercio en esta ciudad estaba casi en su integridad en manos de

extranjeros, "que representaban a 25 distintas nacionalidades".

Desde el punto de vista exclusivamente técnico-naval, las facilidades ofrecidas por el puerto de Iquitos eran muy limitadas. La Factoría del Estado, en otra época la primera del río Amazonas, se encontraba en completo deterioro y abandono. Así la encontró en 1887 el flamante Prefecto del Departamento José B. Samanez Ocampo. Su descripción es la siguiente: "La Factoría que cuesta al gobierno un mundo de plata, todavía revela lo que fue; sin embargo de haber sido veinte veces abandonada, saqueada y casi destruida, tiene varias máquinas a vapor para distintos objetos, como aserradería, herrería, fundición, cobrería, etc., y otras se han destruido ya".

El 12 de setiembre de ese año, la Secretaría de la Cámara de Diputados se dirigió al Ministro de Guerra y Marina (en virtud de una petición formulada por los representantes Luis Tejada y Manuel y Francisco del Aguila) para solicitarle la remisión de los siguientes datos:

1° Cuántos empleados estaban actualmente al servicio de la Factoría de Iquitos y cuál la renta que percibían.
2° Cuántos eran los empleados que esa Factoría necesitaba para su cuidado y conservación y cuál la dotación que debía asignársele.
3° Cuál era la causa de que, habiendo producido esa Factoría una renta anual de 6,000 libras esterlinas cuando estuvo adjudicada en arrendamiento a una Compañía de Navegación, ahora que se encontraba administrada por el Estado lejos de producir la misma renta, venía arrojando un crecido déficit anual.
4° Si en concepto del Gobierno debía continuarse soportando ese déficit actual u ofrecerse la Factoría en arrrendamiento, dado que el Estado no posee en el Amazonas ni siquiera un bote que pueda justificar la existencia de tal déficit[89].

Posteriormente, la Factoría fue arrendada a J.M. von Hassel y Cía.

El puerto de Iquitos –según referencia de Melo– fue visitado por cruceros de guerra de varias nacionalidades. En 1899 estuvo en ese puerto el crucero alemán *Falke*, que no prolongó su viaje hasta Yurimaguas temeroso su capitán de agotar el carbón[90]. Estuvieron también los cruceros *Wilmington* (norteamericano), *Dogali* (italiano) y varios otros.

En lo que respecta a la capitanía de Iquitos –según la versión del funcionario en comisión Samuel Palacios– fue la única que subsistió y prestó algunos servicios en esta parte del territorio patrio (1891). No obstante, no pudo extender su acción hacia los diversos puntos del departamento por falta de oficinas anexas, y porque aparte de la de Caballococha, no existía otra que pudiera hacer efectiva las disposiciones de aquélla; por tanto "...la administración en este ramo no pudo

ejercitarse sino en muy estrecho círculo"[91].

El 28 de mayo de 1902, el prefecto Pedro Portillo autorizó a la capitanía a proceder a la matrícula de las embarcaciones menores a remo (canoas, monterías, etc.) estableciendo que en dicha oficina se llevase una razón minuciosa de sus propietarios (numerados en orden correlativo) y cuidando "que el número respectivo fuese colocado en lugar visible de dichas embarcaciones". Se concedió el plazo de 30 días para que los propietarios mencionados, se presentasen a la capitanía del puerto para la debida inscripción, abonando por derecho de matrícula un sol por semestre. La medida –a criterio del prefecto– obedecía, principalmente, a dos consideraciones: 1° Al creciente movimiento comercial del puerto y 2° A la inexistencia de matrícula alguna que revelase la cantidad de embarcaciones menores a remo que se dedicaban "al tráfico de la bahía, quebradas y ríos afluentes del Amazonas"[92].

Por mucho tiempo la capitanía funcionó en una reducida sección del edificio de la aduana. Durante la gestión prefectural de Hildebrando Fuentes, el personal de la capitanía y de la flotilla del Estado fue uniformada total y adecuadamente.

COMPAÑIAS NAVIERAS DEDICADAS AL TRAFICO FLUVIAL: RUTAS Y PAISES

Este tráfico internacional a vapor fue atendido básicamente por dos grandes compañías navieras: La Iquitos Booth S.S. Company y la Amazon Steam Navigation Company, ambas de nacionalidad inglesa y con sus directorios en Londres[93]. La primera ponía en contacto directo a Iquitos con Europa y América del Norte (servicio establecido en 1899)[94]; mientras que la segunda hacía el tráfico del Pará y Manaos a Iquitos, con escala en los diversos puertos del Amazonas y Yavarí[95].

La Iquitos Booth contaba para su cometido –según el valioso testimonio del oficial de Marina Oscar Mavila–[96] con los siguientes vapores:

Yavarí	de 782	toneladas	de	registro
Napo	de 662	"	"	"
Bolívar	de 615	"	"	"
Huáscar	de 582	"	"	"
Ucayali	de 507	"	"	"
Manco	de 510	"	"	"
Huayna	de 600	"	"	"

El calado máximo de estos vapores, cómodos y apropiados, era de

20 pies y poseían un andar de 12 millas por hora. No tenían un itinerario fijo, "procurando salir de Iquitos cada mes". Estaban alistadas para conducir 20 pasajeros de primera clase y 50 de segunda, siendo de 20 libras esterlinas el valor del pasaje al viejo continente. El aumento de este tráfico a comienzos de siglo, obligó a la compañía a ofrecer vapores más grandes y con mayores comodidades.

Sus vapores realizaban el tráfico con bandera británica entre Iquitos y Liverpool (con escala en Manaos, Pará, Lisboa y Le Havre) y entre Iquitos y New York. Traían de esos mercados casi todos los productos de consumo y llevaban caucho y tabaco de retorno. Durante 1903 el tonelaje de las embarcaciones británicas fue de 7,433 (12 embarcaciones) y en 1904 de 9,599 (16 embarcaciones). Este incremento –de acuerdo a lo expresado por un funcionario inglés– se debió a que "últimamente cada vapor traía un lanchón de remolque, de Manaos, con una capacidad de carga de alrededor de 400 toneladas"[97]. Estos lanchones fueron construidos por la Iquitos Booth con el propósito de facilitar el intercambio comercial con Norteamérica. El tonelaje de los vapores brasileños, en 1904, fue de 7,647.

La Amazon Steam, aunque formada por capitales ingleses como se ha dicho, enarbolaba bandera brasileña y, por consiguiente, estaba sujeta a las leyes de ese país. Su servicio mensual lo hacía alternándose con la Iquitos Booth, de manera que el puerto de Iquitos se comunicaba con el Atlántico, prácticamente, cada quince días.

Para llenar este servicio (Pará Manaos e Iquitos), la Amazon Steam disponía de los siguientes vapores:

Perceveransa	de 615	toneladas	de	registro
Joao Alfredo	de 508	"	"	"
Río Tapajós	de 301	"	"	"
Río Branco	de 400	"	"	"
Justo Sherman	de 350	"	"	"
Landro Sondré	de 300	"	"	"

El calado de estos vapores, con toda su carga, era de 16 pies y su andar de 10 millas por hora. Cómodamente transportaban 80 pasajeros de primera clase. El flete que se pagaba del Pará a Iquitos y viceversa, fue durante muchos años y hasta antes del establecimiento de la Iquitos Booth, demasiado elevado, a tal punto que –decía Dávalos y Lisson– si se produjera azúcar o algodón en Loreto no se podría exportar al viejo continente por lo caro que resultaría.

Con fecha 12 de setiembre de 1902, Eduardo Raygada informaba al

Director de Marina lo que sigue: "... el 7 de los corrientes arribó a este puerto el vapor alemán *Ithaka* de 1450 toneladas netas de registro perteneciente a la Hamburg Amerika Linie Sud Amerika Diensh, procedente de Hamburgo; y que ha venido a establecer una nueva línea de navegación entre aquel puerto e Iquitos".

En su interesante aunque poco difundido libro *Geografía económica del Departamento de Loreto*, el autor, Aníbal Maúrtua, consigna el siguiente cuadro:

MOVIMIENTO PORTUARIO EN IQUITOS

AÑOS	EMBARCACIONES	BRASILERAS	PERUANAS Y EXTRANJERAS	TONELADAS	TRIPULANTES
1901	96	72	24	33,504	2,748
1902	89	60	29	27,635	2,136
1903	79	39	40	27,369	2,085
1904	105	40	65	33,166	2,863
1905	107	32	75	43,589	2,771
1906	108	32	76	38,503	2,514

Examinando el cuadro –dice el autor– se ve que el movimiento de vapores y tonelaje, que hasta 1901 la mayor parte eran brasileños, han pasado a las líneas peruanas y extranjeras. La causa principal y determinante de este debilitamiento –concluye– ha sido la concurrencia de la Iquitos Booth que estableció en 1899 un línea de vapores entre Iquitos, Europa y América del Norte, servicio que antes realizaban los vapores brasileños que mensualmente hacían, y aún hoy hacen, el tráfico del Pará y Manaos a Iquitos, con escala por los diversos puertos del Amazonas y Yavarí.

EL MOVIMIENTO DE IMPORTACION Y EXPORTACION

Por mucho tiempo las importaciones consistieron en toda clase de productos manufacturados procedentes, generalmente, de Europa y Estados Unidos de América. Los productos europeos se embarcaban en Liverpool (el puertó de partida de los buques a vapor), Hamburgo, Le Havre y Lisboa, en los cuales tocaban los vapores en el viaje de regreso.

De Portugal –según un testimonio inglés– llegaban muy pocos artículos, aparte de vinos, patatas, cebollas y otros comestibles[98]. Alemania enviaba grandes cantidades de cerveza, de la cual llegaba tam-

Razón de la importación por la Aduana Fluvial de Iquitos durante los años 1904 y 1905

MESES	1904				1905			
	Derechos Lp.		Valor en Plaza Lp.		Derechos Lp.		Valor en Plaza Lp.	
Enero	-.-	-.-	-.-	-.-	8269	132	39548	195
Febrero	9013	156	55893	616	7254	611	38103	101
Marzo	5528	417	44396	367	8886	493	53576	319
Abril	9625	169	69878	075	6070	530	37797	224
Mayo	11903	730	47621	138	8528	194	53364	900
Junio	10367	123	59123	178	1049	276	50990	829
Julio	10256	512	52895	721	8688	689	37496	591
Agosto	-.-	-.-	-.-	-.-	8759	782	36707	675
Setiembre	13295	249	71920	698	9783	747	48602	173
Octubre	7440	790	48995	348	8410	318	53588	750
Noviembre	8823	699	47081	769	8579	448	49425	566
Diciembre	14610	623	74944	314	10851	553	67081	619
Total	100864	558	572710	224	95131	753	566282	942

NOTA.- En este cuadro está considerado además de los derechos de importación , el 8% adicional.

(FUENTES, Hildebrando... *Loreto* ..., p. 267).

bién algo de Inglaterra, "aunque esta última no gustaba tanto a la gente de lugar como la alemana que es menos amarga". Venían igualmente productos enlatados de varios países, puesto que "gran parte de los alimentos que se consumen aquí, son productos en conserva"[99]. Puede decirse, pues, que salvo muy pocas excepciones, todo tenía que ser importado; desde el alimento hasta los vestidos, desde lo más indispensable hasta lo más superfluo[100].

El tonelaje de las mercaderías importadas durante 1904 fue de 15,800 toneladas (por valor de 572,750 libras esterlinas), comparadas a las 9,450 toneladas del año anterior[101]. La mayor parte en cantidad y valor, provino del Reino Unido, aunque –de acuerdo al mismo testimonio– una cantidad considerable de pedidos fue solicitada de Francia y Alemania. Las importaciones del Brasil (1904) representaron un valor de 40,000 libras esterlinas consistiendo principalmente de azúcar, café, cueros preparados, mandioca o cazabe molido y carne de res seca. El valor de las importaciones de 1906 fue de 646,552 libras esterlinas comparado con las 566,284 libras esterlinas del año 1905.

En cuanto al movimiento de exportación, la cobertura de los productos considerados no presentó una variedad significativa. El rubro mayor fue, a no dudarlo, el caucho con sus varios tipos, siguiéndole en ese orden los sombreros, el marfil vegetal, los cueros adobados y el pescado salado[102].

En 1904, las exportaciones a Europa consistieron, además del caucho, de los siguientes artículos: 122 docenas de sombreros de paja; 8,730 cueros a Le Havre y Liverpool; 101 kilos de bálsamo (goma) de copiaba a Le Havre y 128 toneladas de marfil vegetal (nueces carozos) a Le Havre y Liverpool[103]. Durante 1906 las exportaciones totales de Iquitos fueron de 1,957 toneladas (valoradas en 830,000 libras esterlinas) de las cuales 1,930 correspondían al caucho y 27 al marfil vegetal y cueros adobados. Incluyendo el río Yavarí y Caballococha, las exportaciones se elevaron a 2,170 toneladas, debiéndose la diferencia exclusivamente al caucho.

Dentro de este marco, el resto de la República no tuvo ninguna relación comercial significativa con el departamento de Loreto; sólo a comienzos del siglo –refiere el citado Mavila– se inicia una pequeña corriente entre Lima e Iquitos.

Se empezó a importar: cigarrillos, fósforos y aguardiente, artículos que "salían del Callao hasta Liverpool y de allí se trasbordaban para volver hasta Iquitos". Lo que significaba que esos productos daban una vuelta enorme, pagando un flete exorbitante. Su precio en el mercado local competía con los artículos provenientes del extranjero.

Resumen de la exportación de jebe habido en el departamento de Loreto, durante los años 1901 y 1092

	Jebe fino	Extrafino	Serwamby	Jebe débil
1901				
Iquitos [1]	389.601 k.	42.885 k.	224.436 k.	4.019 k.
Caballo Cocha	85.518 "	1.397 "	44.639 "	
Río Yavarí	317.098 "	1.792 "	32.186 "	
Total	795.217 k.	46.074 k.	301.261 k.	4.019 k.
1902				
Iquitos [1]	412.295 k.	25.752 k.	153.289 k.	8.636 k.
Caballo Cocha	87.839 "	3.752 "	38.227 "	
Río Yavarí	280.189 "	420 "	32.981 "	
Total	780.189 k.	29.624 k.	227.197 k.	8.636 k.

(1) El jebe del Ucayali está comprendido en el de Iquitos.

Razón de la exportación de gomas elásticas por la Aduana Fluvial de Iquitos, durante los años de 1904 y 1905

	1904					1905				
MESES	Nº de kilos	Derechos Lp.		Valor en plaza Lp.		Nº de kilos	Derechos Lp.		Valor en plaza Lp	
Enero	55527	415	452	14093	750	128624	1866	266	44289	040
Febrero	201697	1379	033	52134	510	230657	3231	298	77575	400
Marzo	308921	2543	238	76137	033	187199	2527	298	63472	220
Abril	110208	1372	636	27057	020	224579	2823	728	74967	380
Mayo	93855	1143	500	24482	520	123667	1526	192	41145	620
Junio	126931	1522	130	31599	790	139282	1627	250	44733	580
Julio	55320	657	014	13726	940	122637	1470	168	40322	710
Agosto	87203	1121	524	23504	370	193386	2467	982	69791	...
Setiembre	260985	3821	882	82145	190	171615	2803	786	70156	660
Octubre	207893	3452	334	75101	540	293446	4454	242	115723	650
Noviembre	205492	3477	031	77228	740	303020	4927	364	125515	600
Diciembre	467233	7097	908	165296	040	364499	5515	102	138152	...
Totales	2181265	28003	682	662507	443	2482611	35241	1723	905844	860

(FUENTES, Hildebrando... *Loreto...*, p. 268).

EL SERVICIO DE CABOTAJE

Este servicio fue cumplido por diversas lanchas a vapor que navegaban en los principales afluentes del Amazonas y, en algunos casos, sin itinerario fijo[104]. El epicentro de dicho tráfico fue siempre Iquitos[105].

Según la versión antes mencionada de Dávalos y Lisson (1894), dos eran las más importantes vías fluviales por las que se cubría el cabotaje por esos años: la del Yavarí y la del Ucayali[106]. La segunda estaba servida por los "hermosos vapores *Presidente Bermúdez y Herman*" que efectuaban, cada uno, un viaje mensual hasta Masisea. Ocasionalmente, y cuando la creciente lo permitía, ambos vapores entraban al Tambo. Al Pachitea en ningún tiempo ingresaba embarcación a vapor. En los demás ríos, el servicio de comunicación a vapor era completamente eventual. Las lanchas que por ellos navegaban lo hacían a voluntad de sus armadores. En esta forma surcaban la *Tigre* y la *Iquitos* en el Bajo Marañón; la *Yankee* y la *Carlos* en el *Tigre*; el *Bermúdez* en el Napo. La navegación en los demás afluentes sólo se cumplía en balsas o en canoas, "por falta de negocios en ellos". En oficio de 20 de marzo de 1886, el comandante de las Milicias Navales de Loreto, Enrique Espinar, informaba al Director de Marina sobre el viaje del vapor *Herman* desde Iquitos al puerto de Mishagua (en el Urubamba) y la enorme importancia geoeconómica que ello revestía. Decía: "El *Herman* zarpó el 27 de enero a media carga y arribó al Mishagua el 27 de febrero, habiendo tenido solamente 310 horas 45 minutos de navegación efectiva y sin accidente alguno notable, pues cúpole la suerte de encontrar constante corriente. Permaneció en Mishagua 13 días, recibiendo a su bordo 93,647 kilos de caucho, provenientes de la sociedad Fitzcarrald y Compañía, que trabaja en el río Madre de Dios. El 11 del mes en curso zarpó el *Herman* de Mishagua y el 16 fondeó en este puerto sin novedad y con sólo 84 horas 15 minutos de navegación efectiva. No dejará US. de penetrar la importancia del viaje verificado por el *Herman*, vapor de 130 toneladas de registro y con un calado de cinco pies, término medio de carga, hasta el puerto de Mishagua en el río Urubamba. El comercio ha obtenido una victoria; se abre un campo mayor para sus operaciones mercantiles, habiendo ya importado del Madre de Dios, por el Urubamba, en el viaje del *Herman* doscientos mil soles en mercaderías y el cargamento traído es de ciento veinte mil soles, quedando lista otra cantidad de goma elástica mayor que la recibida. El brillante resultado obtenido por el vapor *Herman*, dará lugar a que expediciones en otros buques se lleven a cabo y que, asimismo, se establezca una corriente de civilización y comercio para aquellas regiones

salvajes en beneficio de aquel y del erario nacional".

En síntesis, pues, la vía fluvial estuvo comprendida entre Iquitos y las comarcas y puertos o barracas que tenían acceso al Marañón, Ucayali, Napo, Yavarí, Putumayo, Alto Yurúa, Alto Purús y Madre de Dios (que se comunicaba por los varaderos del Ucayali)[107].

Las embarcaciones –de acuerdo siempre a lo dicho por nuestro testigo– que traficaban en los ríos peruanos, eran:

Bandera brasileña

Bermúdez, armador Mouraille–Hernández y Cía.; 96 toneladas de registro
Río Negro, armador id.; 49 toneladas
Curaca, armador id.; 6 toneladas
Yurimaguas, armador Morey y Aguila; 20 toneladas
Santo Tomás, armador id.; 5 toneladas
Carlos, armador Dávila y Hnos.; 85 toneladas
Yankee, armador id.; 18 toneladas
Mayo, armador Luis A.Teixeira; 40 toneladas
Loreto, armador Joaquín Brito; 13 toneladas

Bandera peruana

Herman, armador Welche y Cía.; 167 toneladas
Lanza, armador id.; 44 toneladas
Rita, armador id.; 8 toneladas
Contamana, armador id.; 8 toneladas
Iquitos, armador Abel Linares; 34 toneladas
Onza, armador Guillermo Souza; 28 toneladas
Río Tigre, armador Anselmo del Aguila; 20 toneladas
Samiria, armador Manuel Reátegui; 13 toneladas
Mosca, armador id.; 1 tonelada
Yaquerana, armador Antonio Saavedra; 19 toneladas
Perla, armador Andrade y Hno.; 4 toneladas
Sara, armador Demetrio Torres; 14 toneladas

Cabe anotar –tal como lo advirtió en 1902 Mavila en su magnífico estudio ya referido– que las lanchas nacionales (en número aproximado de 40) estaban exclusivamente dedicadas al servicio comercial de las casas o empresas particulares al que pertenecían, las cuales tenían así "monopolizado todo el comercio en los ríos e imponían la ley al pequeño comerciante". Las pequeñas embarcaciones a vapor, corrientemente, remolcaban albarengas (especie de chatas) llenas de mercaderías. Además –puntualiza Mavila– se usaban naves primitivas como

Comercio de cabotaje

Razón del número de bultos, kilos y valor en plaza, de la goma elástica y otros productos nacionales entrados a Iquitos, procedentes del río Amazonas y sus afluentes durante el año de 1905 (1)

Meses	Números de bultos	Kilos de gomas	Valor en plaza de las gomas £p.		Kilos de los otros productos £p.	Valor en plaza de los otros productos £p.		Suma total de kilos	Suma total de valores £p.	
Enero ..... Febrero	13,905	255,934	85,413	800	172.410	18546	200	428,344	103960	...
Marzo ..... Abril ..... Mayo	24,468	302,781	88,107	680	346.249	53797	720	649,030	141905	400
Junio ..... Julio	8,878	199,289	64,526	880	77,784	3765	990	277,073	68292	870
Agosto ..... Setiembre ... Octubre	33,536	580,108	225,293	250	455,901	34484	350	1.036,009	259777	600
Noviembre. Diciembre	23,938	509,721	196,311	350	300,866	14926	550	810,587	211237	900
Totales	104,725	1.847,833	659,652	960	1.353,210	125520	810	3.201,043	785173	770

(1) La goma que viene en las lanchas en bolas y a granel se ha considerado a 46 kilos por bulto.

Comercio de cabotaje

Razón del número de bultos, kilos y valor en plaza de las mercaderías salidas de Iquitos con destino al río Amazonas y sus afluentes durante el año de 1905.

Meses	Número de bultos	Número de kilos	Valor en plaza £p.	
Enero	13,122	418,029	30,718	952
Febrero	11,597	395,283	30,924	495
Marzo	12,637	415,883	29,740	573
Abril	20,695	570,569	39,415	797
Mayo	14,432	451,026	28,492	131
Junio	13,991	448,585	34,533	625
Julio	17,509	534,848	38,408	543
Agosto	15,110	489,720	33,407	750
Setiembre	13,287	473,530	30,290	935
Octubre	15,229	515,865	32,879	189
Noviembre.....	18,818	617,495	44,522	079
Diciembre	11,473	340,472	24,964	545
Total	177,900	5.671,305	398,278	614

Nota.– Este cuadro y los anteriores, han sido proporcionados por la Oficina de Estadística de la Aduana de Iquitos.

(FUENTES, Hildebrando... *Loreto...*, p. 269).

la balsa, canoa, montería y batelón.

Comentando la escasa protección de gobierno a las naves con bandera peruana que se dedicaban al servicio de cabotaje, tratando, por otro lado, de explicar sus causas para hallar la solución más idónea, Mavila expresaba enérgica y realísticamente: "El Perú, por una ley del Estado, declaró todos nuestros ríos navegables, accesibles a todas las banderas del mundo; mientras tanto el Brasil, más previsor que nosotros, limitó esta generosa concesión al Amazonas, reservándose la navegación en los afluentes para bandera nacional. Ahora bien, la mayor parte de las casas comerciales de Iquitos tienen propiedades e intereses en esos afluentes brasileños y necesitan de lanchas a vapor para atender dichos intereses, donde resulta el fenómeno curioso de que esas lanchas pertenecientes a casas peruanas y adquiridas con capitales peruanos, tienen que ir a matricularse en el Brasil. Igual obligación se impone a las casas que tienen propiedades en el Alto Purús, es decir en territorio netamente peruano pero al cual no se puede llegar en lanchas sino remontando la parte brasileña de esos ríos. En cambio, las casas brasileñas de Manaos o del Pará no necesitan tomarse este trabajo, pues su bandera trafica, amparada por nuestras leyes, hasta en el más insignificante de nuestros ríos navegables. La acción del Gobierno, debe, pues, tender a hacer desaparecer este inconveniente, recomendando a nuestros diplomáticos en el Brasil que sean infatigables hasta obtener la libre navegación de nuestra bandera por los afluentes del Amazonas brasilero, o suspendiendo, si esto no pudiera obtenerse, la libertad de que gozan actualmente las banderas de todas las naciones para traficar en todos nuestros ríos, reservando este derecho tan sólo para nuestra bandera, con lo que favoreceríamos grandemente el desarrollo de nuestra marina fluvial"[108].

La cita resulta por demás elocuente como para tener una idea exacta de lo desamparado que estuvo el tráfico mercantil servido por las embarcaciones con bandera nacional[109]. La legislación misma, lamentablemente, así lo favorecía. En el *Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías* vigente en la época que nos describe Mavila, no existíadisposición alguna que prescribiese, por ejemplo, que los capitanes o patrones de las embarcaciones nacionales deberían ser precisamente peruanos; su artículo 333 sólo exigía "que la tripulación de los buques mercantes nacionales se componga de una quinta parte de individuos nacidos en el mismo territorio o nacionalizados". Así lo confirmó más tarde la resolución de 27 de enero de 1904 que disponía: "Los capitanes, pilotos, contramaestres y patrones de los buques con bandera peruana que navegan en el río Amazonas y sus afluentes



RAMON FREIRE
Dinámico y empeñoso marino.
Desempeñó múltiples actividades de su institución
con celo y afecto.

pueden ser extranjeros. El comercio de cabotaje en los expresados ríos pueden hacerlo las embarcaciones brasileñas con sujeción a los reglamentos de la materia". Esta disposición fue derogada por otra resolución de 14 de junio del mismo año.

El flete que se cobraba entre Iquitos y los diversos puertos de acceso, variaba de acuerdo a la distancia y al tipo de mercadería. En los primeros años, era el siguiente: entre Iquitos y Puerto Bermúdez 4 soles por quintal de mercadería; el pasaje a razón de 25 soles y el ganado a 10 soles por cabeza (siempre que fuera por remolque de balsa). Entre Iquitos y Masisea el pasaje ascendía a 20 soles por persona; y entre Masisea y Bermúdez 5.soles, no ofreciéndose alimentación[110]. El mismo informante nos proporciona un dato muy valioso con respecto a los precios de los principales artículos en Iquitos por esa época:

Café	50 centavos libra
Azúcar	id. id.
Aguardiente	un sol la botella
Gallinas	un sol cada una
Papas	tres soles la arroba
Carne de res	50 centavos libra
Reses	cien soles cada una
Botines	veinte soles par
Botas	cincuenta soles par
Vino	tres soles botella
Chanchos	cien soles cada uno
Manteca	50 centavos libra
Cigarros del país	40 centavos cajetilla
Paiche	cien soles el ciento de lonjas

En 1903 –según datos proporcionados por la Comandancia de Milicias Navales– el número de embarcaciones nacionales que hacía el servicio de cabotaje en el Amazonas y sus afluentes ascendía a 27[111]. En 1905 –según datos del *Anuario de Iquitos* que recoge Rosendo Melo– habían matriculados en ese apostadero 33 vaporcitos con 964 toneladas, más el *Samango* de 120, el *Amazonas* y *Yurimaguas* de más de 80, el *Huallaga* de 72, el *Itecuachi* de 64, el *Augusta* de 53, etc.

Antes de cerrar estas líneas, queremos referirnos muy brevemente al oriundo de Loreto en su ligamen con la actividad fluvial (tráfico y pesca, básicamente). Así como en la costa el hombre de Sechura, Huanchaco o Mollendo siempre se ha caracterizado por su excelente predisposición y brillantes cualidades por las faenas del mar, en la selva

indiscutiblemente esta calificación ha correspondido al loretano. Desde pequeño, la vida de este regnícola está vinculada al río; su adolescencia y juventud transcurren en contacto con gente cuajada en estos menesteres; su madurez y ancianidad las vive en armonía con lo que le ofrece el río. "El loretano desde que nace –decía Mavila– va al río. De niño, sus juegos y entretenimientos se relacionan todos con la navegación; los padres tallan para sus hijos, canoas en miniaturas con todos sus accesorios, para que, a la vez que se distraigan, aprendan el manejo de ellas por medio de este simulacro. De los 14 a 15 años se da de alta como ayudante o aprendiz, y comienza a navegar en los ríos, hasta hacerse "práctico"; se puede decir que a los veinte años ha recorrido todos los ríos del departamento, convirtiéndose en un marinero de gran pericia".

El conocimiento de los ríos; la pericia en el manejo de las naves y el coraje puesto a prueba en múltiples circunstancias, hicieron del loretano un elemento de suma valía en la navegación, exploración y estudio de esa gran e ignota región de nuestro país.

LA ADUANA Y EL MUELLE DE IQUITOS

La creación de la aduana de Iquitos data de aquellos años de inestabilidad política y administrativa que vivió Loreto al inicio de la década del 80 y que coincidió con la etapa aquella en que las autoridades allí destacadas asumían de hecho la absoluta potestad del Poder Público.

Por decreto prefectural de 2 de mayo de 1881, expedido por la máxima autoridad del departamento de Loreto, David Arévalo Villacís, se creó la aduana de este puerto. Sin embargo –puntualiza Basadre– su cumplimiento se hizo imposible por la resistencia de los comerciantes e industriales acostumbrados a la plena libertad comercial y al pago de los gastos de la administración pública mediante contingentes de dinero enviados desde la capital.

Al año siguiente, el contralmirante Lizardo Montero nombró como Prefecto y Comandante General del Departamento al coronel Tadeo Terry; este funcionario al igual que su antecesor se encontró huérfano de los recursos fiscales que facilitasen su labor. Impulsado por esta situación y por el ánimo de restablecer el principio de autoridad, expidió el decreto de 5 de agosto de 1882 creando nuevamente la aduana de Iquitos. El texto de tan importante como contradictorio dispositivo, dice así:

Estado de la Aduana de Iquitos en 31 de diciembre de 1883

Cuentas	Saldos			
	Debe	Haber	Debe	Haber
Caja	100975 80	85288 86	16687 06	—
Subprefecto Don José S. Pizarro	3849 16	3849 16	—	—
Guarda permanente en Loreto	90 00	42 90	47 10	—
Derechos de importación	—	65396 20	—	63396 20
Id. exportación	—	21162 51	—	21162 51
Id. municipales	—	3594 52	—	3594 52
Deudores de la Aduana	3040 15	3040 15	—	—
Multas de la Aduana	7357	7357	—	—
Gastos extraordinarios de la Prefectura	3311 22	315 86	2995 36	—
Aduana	28 66	—	28 66	—
Sueldos y gastos de la Capitanía	3848 00	—	3848 00	—
Id. id. Gendarmería	29837 64	—	29837 64	—
Id. id. Subprefectura	6510 47	—	6510 47	—
Id. id. Aduana	9047 79	—	9047 79	—
Descuento de montepío	—	789 03	—	789 03
Ingresos de la Subprefectura	—	664 09	—	664 09
Papel de Aduanas	152 81	514 40	—	361 59
Contingentes	500 00	—	500 00	—
Gastos de fincas del Estado	188 95	—	188 95	—
Sueldos y gastos de la Prefectura	10453 96	—	10453 96	—
Subprefecto don José A. La Torre	261 11	150 00	111 11	—
Muelle de Iquitos	7045 31	330 00	6715 31	—
Subprefecto don Daniel Baluarte	1248 50	1248 50	—	—
Subprefecto don Juan J. del Castillo	1330 00	706 00	624 00	—
Sueldos y gastos de instrucción	2159 66	—	2159 66	—
Factoría Naval de Iquitos	6251 01	3706 64	2544 37	—
Ingresos extraordinarios	—	15 00	—	15 00
Capitán don Juan C. Caballero	1413 50	840 00	573 50	—
Guarda permanente en el Yavarí	110 00	—	110 00	—
Total S/.	191727 33	191727 33	91982 94	91982 44

Estado de la Aduana de Iquitos en 31 de diciembre de 1884

Cuentas	Saldos			
	Debe	Haber	Debe	Haber
Caja	55690 74	50280 50	5410 24	—
Estado de la Aduana	91982 94	91982 94	—	—
Guarda don Rafael Araujo	47 10	—	47 10	—
Gastos extraordinarios de la Prefectura	6519 96	6519 96	—	—
Id. id. de la Aduana	28 66	28 66	—	—
Sueldos y gastos de la capitanía	5149 25	5149 25	—	—
Id. id. gendarmería	46509 64	46509 64	—	—
Id. id. Subprefectura	9277 32	9277 32	—	—
Id. id. Aduana	14595 82	14595 82	—	—
Id. id. Prefectura	13601 13	13601 13	—	—
Id. id. instrucción	3144 66	3144 66	—	—
Contingentes	500 00	500 00	—	—
Gastos de fincas del Estado	1415 06	1415 06	—	—
Subprefecto don José A. La Torre	1223 74	—	1223 74	—
Subprefecto don Juan José del Castillo	734 00	734 00	—	—
Muelle de Iquitos	6807 81	6807 81	—	—
Factoría Naval de Iquitos	14912 04	14912 04	—	—
Capitán don Juan C. Caballero	573 50	—	573 50	—
Guarda don Leonardo V. Varea	110 00	110 00	—	—
Derechos de importación fiscal	90179 25	90179 25	—	—
Exportación fiscal	21251 97	21251 97	—	—
Idem. municipales	410 34	10818 70	—	—
Descuentos de montepíos	1236 24	1236 24	—	—
Ingresos extraordinarios	1244 90	1244 90	—	—
Papel de aduanas	759 29	759 29	—	—
Deudores de derechos de exportación	642 67	642 67	—	—
Gastos extraordinarios de la Subprefectura	90 90	99 00	—	—
Sueldos y gastos de la inspección	572 41	572 41	—	—
Diferencia de monedas	359 82	359 82	—	—
Guarda don Pedro Ramo	110 00	11 20	98 80	—
Canalización de "Mugui"	980 12	980 12	—	—
Entradas del río Yavarí	308 42	—	308 46	—
Gastos de administración	116964 30	114217 74	2746 52	—
Total S/.	517942 10	517942 10	10408 36	10408 36

Estado de la Aduana de Iquitos en 31 de diciembre de 1885

Cuentas	Saldos			
	Debe	Haber	Debe	Haber
Estado de la Aduana en 31 de diciembre 1884	10408 36	10408 36	—	—
Caja	53652 32	46896 49	6755 83	—
Guarda D. Rafael Araujo	47 10	—	47 10	—
Id. Pedro Ramo	98 80	98 80	—	—
Subprefecto don José A. La Torre	1223 74	152 00	1071 70	111 53
Id. D. Resurrección Ríos Tuesta	440 27	551 80	—	—
Id. Rafael Yulfo	237 66	—	237 66	—
Capitán D. Juan C. Caballero	573 50	—	573 50	—
Entradas del río Yavarí	652 19	652 19	—	—
Factoría Naval de Iquitos	17771 87	17771 87	—	—
Gastos de administración de 1884	2746 56	2746 56	—	—
Gastos extraordinarios	2540 26	2540 26	—	—
Derechos de importación	17969 48	17969 48	—	—
Sueldos y gastos de la gendarmería	11140 21	11140 21	—	—
Id. id. de la Prefectura	5235 87	5235 87	—	—
Id. id. de la Subprefectura	3746 61	3746 61	—	—
Id. id. de la Aduana	5044 19	5044 19	—	—
Descuentos de montepíos	420 20	420 20	—	—
Papel de aduanas	381 70	381 70	—	—
Derechos de exportación municipal	2250 00	10408 36	—	8158 36
Id. id. fiscal	10847 27	10847 27	—	—
Depósitos	947 58	1660 02	—	712 44
Ingresos imprevistos	2397 74	2397 77	—	—
Gastos de administración del presente año	32253 82	31957 32	296 50	—
Total S/.	183027 33	183027 33	8982 33	8982 33

"Considerando:

1° Que es notorio que en épocas no lejanas el supremo gobierno atendía a los gastos del servicio de la administración de los departamentos de la República porque sus abundantes rentas se lo permitían;

2° Que Chile nos ha declarado una guerra de exterminio i arrebatado además nuestras rentas providenciales consistentes en el guano i el salitre para llenar sus repugnantes fines;

3° Que en las aflictivas circunstancias que atraviesa la patria, es indispensable recurrir al sistema que las leyes universales acuerdan a los estados para crear i proporcionarse rentas para su sostenimiento por medio de los derechos de aduana impuestos a las mercaderías de importación i exportación;

4° Que tenemos tratados comerciales vigentes con los estados limítrofes, que es preciso respetar por deber i armonía con el pensamiento de S.E. el Presidente de la República;

Decreto:

Art. 1° Se declara establecida la aduana, desde la fecha, en el puerto principal i central de Iquitos, en consonancia al decreto prefectural de 22 de mayo de 1881 en que se acuerda los términos convenientes al comercio nacional i extranjero, el que ha propasado con exceso.

Art. 2° El personal de los empleados para el servicio de la aduana, será designado oportunamente por decreto especial.

Art. 3° Se aprueba i se pone en vigencia el arancel prudencial i equitativo de aforos propuestos por la comisión nombrada *ad hoc*, i compuesta de los señores Marcial A. Pinón, Carlos Maouraille, Abraham Medina, José Jesús Reátegui, Demetrio Rossi i F. Enrique Espinar, con mui pequeñas i sustanciales modificaciones. Dicho arancel se fijará en los lugares públicos para que no se le alegue ignorancia.

Art. 4° Los derechos de importación i exportación se efectuarán en soles de plata o en libras esterlinas, a razón de cinco soles cada libra o su equivalente en billetes del Imperio del Brasil al cambio de las cotizaciones en el Pará.

Art. 5° Los aforos se aplicarán al costo de facturas i los interesados presentarán al Administrador la factura original i una copia, las que serán consideradas como manifiesto por menor, uniéndose una a la póliza de despacho i la original firmada por el Administrador, se devolverá al interesado con la constancia de haber pagado los derechos.

Art. 6° Si las facturas fuesen alteradas en los precios de costo, o si resultasen falsificadas i se encontrasen diferentes mercaderías de las manifestadas, se declararán en comiso a beneficio del fisco o de los

denunciantes si así sucediese, previo el pago de los derechos dobles.

Art. 7° Los bultos que se despachen de esta aduana serán abiertos para su reconocimiento, i los que estuviesen de tránsito a Yurimaguas o puertos intermedios habilitados, satisfarán en esta aduana los derechos correspondientes, con sujeción al manifiesto por menor que representan las facturas que los interesados están obligados a presentar para su despacho, cuya factura duplicada se entregará al guarda movible que debe marchar en la nave para que en el punto de su destino practique el reconocimiento, i después de sentar la constancia del resultado, devuelva al administrador para los efectos a que hubiere lugar.

Art. 8° A los agentes o interesados que se les sorprenda en algún fraude al tiempo del despacho, se les aplicará un multa de 200 a 400 soles, a juicio del Administrador, i se les declarará inhábiles para practicar despachos en la aduana, sin perjuicio de someterlos a juicio ordinario para que sufran la pena designada por la ley, por defraudación o cualquier otro delito que pudiera resultar.

Art. 9° Se declara la igualdad de banderas para la navegación fluvial en las aguas comprendidas en toda la extensión del territorio peruano; i los buques extranjeros amigos i neutrales, podrán hacer el cabotaje con las mismas prerrogativas que se acuerden a los nacionales, con tal de someterse a las prescripciones de los reglamentos interiores i prohibiciones que se pondrán en vigencia.

Art. 10° Los buques sea cual fuese su bandera i procedencia podrán entrar i anclar en los puertos i caletas no habilitadas, a fin de proveerse de combustible para su navegación, pero le es prohibido desembarcar carga alguna, que no esté despachada por la aduana i en caso contrario, caerán en comiso las mercaderías sorprendidas i el buque infractor.

Art. 11° Los capitanes de las naves en tránsito concederán pasaje libre i de primera clase a los empleados de la aduana que el administrador designe, para que vigilen por las seguridades de la renta.

Art. 12° Los reglamentos para el despacho interior, depósitos, tarifa de aforos i todo lo concerniente a la buena organización de la aduana, se dictarán oportunamente por decretos especiales.

Art. 13° Las producciones i manufacturas del Imperio del Brasil, se declaran libres de todo impuesto, acatando con respeto los pactos ajustados por las dos altas personas S.M. el emperador del Brasil en protección a sus súbditos i S.E. el jefe del estado por los suyos"[112].

En esta oportunidad las reglas de juego fueron claramente establecidas. Se dio un reglamento interior y se señaló una tarifa de derechos

de importación y de exportación. Fue nombrado el personal de la aduana que incluía tres guardias móviles destinados a viajar a bordo de las embarcaciones para ejercer la vigilancia de la mercadería. El administrador –afirma Basadre– venía a ser un verdadero fiscal del departamento.

Este conjunto de medidas despertó malestar y desconcierto entre los hombres de negocios de la zona, llegando a su máxima expresión a fines de 1883 en que una asonada popular destituyó al tenaz e impertérrito prefecto. El 1° de abril de 1884 el Gobierno decidió la supresión de la mencionada aduana; pero David Arévalo, que de nuevo ocupaba la prefectura, la restableció treinta días después, con sujeción "a los aranceles y tarifas de la Aduana del Callao"[113].

En los años subsiguientes una serie de normas y disposiciones especiales modificaron el contenido de las leyes de tarifas aduaneras, con el propósito permanente de contribuir al desarrollo y bienestar del Departamento.

El 4 de noviembre de 1891, el diario *El Comercio* daba cuenta de la resolución suprema en que se disponía que el embarque de artículos de nuestros puertos del Amazonas, tanto para la exportación como para el cabotaje, se hiciese previo permiso de las aduanas respectivas, otorgando una "póliza con los requisitos exigidos en la resolución del 18 de abril del mismo año".

Por falta de estudios serios y definitivos para la ejecución de las obras, la administración de López de Romaña resolvió aprobar la resolución de 28 de noviembre de 1899 (recomendada por el Comisionado Especial del Gobierno en Loreto) declarando inaceptable la construcción de un muelle y aduana en el puerto de Iquitos. Sin embargo, dos años después, el 22 de junio, el mismo gobierno contrató con la Booth y Cía. la construcción del muelle y del edificio para la aduana, todo lo cual se inauguró el 23 de setiembre de 1903. La aduana –según el testimonio del ex prefecto Hildebrando Fuentes– era un "edificio hermoso, aseado y con amplia luz"; aunque estrecho para el activo despacho a que estaba sometido el puerto. Poseía almacenes tanto para el movimiento de importación y exportación, como para el de cabotaje[114]. "Los almacenes –refiere dicha autoridad– son todos de calamina con ventiladores insuficientes. Como es tan fuerte el calor de Iquitos, esos almacenes se caldean de tal manera que, de 12 m. a 2 p.m. es imposible estar en ellos y de 2 a 4 p.m. la permanencia es mortificante y hasta peligrosa. Empleado he visto, que por el exceso de calor en el almacén en que despachaba, le brotó sangre por la nariz y los oídos...". En este año de 1903, once casas inglesas exportadoras presen-

taron a la primera autoridad una queja contra los procedimientos de la mencionada aduana[115]. En el edificio de la aduana también funcionaba el resguardo aunque "no tiene sino una mesa grande para atender a todo el movimiento que le corresponde".

De acuerdo al testimonio varias veces citado de Samuel Palacios y Mendiburu, las sumas recaudadas, como derechos de importación, por la aduana de Iquitos entre 1884 y 1889 fueron:

AÑOS	
1884	S/. 24,783.05
1885	17,969.48
1886	38,482.85
1887	73,935.86
1888	54,373.26
1889	9,774.04

Bajo una cobertura más amplia, el mencionado ex-prefecto Hildebrando Fuentes, consigna como producto de las aduanas de Loreto el cuadro siguiente:

AÑOS		Documentos de Referencia
1882	S/. 22,175.64	
1883	18,800.22	
1884	55,690.74	
1885	53,652.32	
1886	61,421.17	Memoria de Hacienda de 1891
1887	115,483.61	
1888	102,592.21	
1889	88,340.37	
1890	150,704.35	Id. id. de 1892
1891	190,291.50	
1892	184,029.11	Id. id. de 1897
1893	165,178.00	
1894	235,738.95	
1895	175,307.94	
1896	322,953.65	
1897	390,796.88	Id. id. de 1898
1898	341,891.47	Id. id. de 1899
1899	398,218.00	Id. id. de 1900
1900	£p. 59,050.5.38	Id. id. de 1901
1901	34,588.6.87	Id. id. de 1902
1902	60,670.2.09	Id. id. de 1903

1903	62,304.2.35	Id. id. de 1904
1904	128,887.3.48	Id. id. de 1905

Con respecto al muelle de Iquitos, por mucho tiempo su servicio fue limitado e insuficiente. Recién a comienzos del presente siglo el nuevo muelle brindó ciertas comodidades a los navegantes nacionales y extranjeros. En 1894, Pedro Dávalos y Lissón resaltó la inexistencia de este servicio en Iquitos: "No existe muelle, ni explanada, ni algo parecido a un desembarcadero: los vapores atracan a lo largo de una orilla desde la cual empieza un barranco alto y profundamente accidentado por la acción de las lluvias. Cuando llueve, todo aquello se convierte en un horrible lodazal. Dicho barranco no tendrá una altura mayor de diez metros, y para el acarreo de la carga, que viene y sale en los vapores, se ha formado un frente en la Factoría del Estado, un terraplén cuya gradiente es de treinta por ciento, y por el cual corren, sobre rieles, los carros que suben y bajan las mercaderías"[116].

Hemos visto ya cómo el gobierno de López de Romaña, en base a lo informado por su Comisionado Especial Joaquín Capelo, desestimó la construcción de un muelle a fines del siglo pasado en el puerto de Iquitos. No obstante, con fecha 3 de mayo de 1900 el mismo gobernante aprobó el contrato celebrado por dicho Comisionado con Jorge von Hassel, para la construcción de un muelle metálico en ese lugar por la suma de 12,000 soles[117]. Con fecha 21 de agosto de 1902, el jefe de la Comandancia Principal de las Milicias Navales de Loreto, Eduardo Raygada, dirigió al Director de Marina la siguiente comunicación informativa: "Tengo el agrado de comunicar a Ud. que el día 7 de julio se ha dado principio a la construcción del muelle flotante, que ha verificado la Booth y Cía. contratistas con el Supremo Gobierno; habiendo comenzado a llegar a este puerto, los materiales en el vapor *Napo* que arribó el 31 de mayo último, y consecutivamente en el *Yavarí* llegado el 5 del mes próximo pasado y *Huáscar* el 10 de los corrientes. Los trabajos se llevan a cabo con decidido empeño, razón por la que es de sentir en este despacho de que en breve tiempo el puerto de Iquitos habrá recibido una mejora de vital importancia".

El 23 de setiembre de 1903, como se ha dicho, fue inaugurado el muelle flotante por la Booth y Cía. el que se componía de dos partes: las torres con tres winches o pescantes (uno muy poderoso) y la plataforma. La primera parte –nos dice Fuentes– estaba enclavada en un barranco escarpado por cuya base corría el río con relativa fuerza. La segunda, o sea la plataforma, estaba formada de tanques de fierro sumergible con todos los accesorios indispensables para el servicio en

los cuales "sobresale un bien combinado sistema de rieles para que corran los carros de carga y descarga. Es hermoso y animado el espectáculo cuando se aglomeran los barcos al costado del muelle y se convierte aquel lugar en un tejido de cuerdas, en un bosque de mástiles y cuando así mezcladas flotan sobre el Amazonas las banderas de varias naciones amigas"[118].

El gobierno, por concesión especial derivada del contrato, permitió a la Booth y Cía. cobrar cuatro dólares por tonelada sobre todas las exportaciones; y por derecho de carga y descarga se fijó en dos dólares. El asunto de la tarifa de carga y descarga fue un problema que ocasionó más de una vez el enfrentamiento entre la empresa concesionaria del muelle y el comercio loretano. En marzo de 1900 consultando los intereses de ambas partes y con la aprobación del comercio e instituciones representativas de Iquitos, el prefecto Capelo dispuso:

1° Adoptar para la carga y descarga que se haga por el muelle, la tarifa de la propuesta Shuler, que es la siguiente:

Los embarques y desembarques se cobrarán por tonelada métrica o sea un mil kilos en la carga de peso y un metro cúbico en la de medida, como sigue:

Embarques

Productos nacionales y mercaderías de cabotaje:
Bultos de 1 a 499 kilos, a dos soles la tonelada
Id. de 500 a 999 kilos, cuatro soles id.
Id. de 1,000 a 2,000 id. ocho soles id.

Desembarques

Productos nacionales y mercaderías de cabotaje:
Bultos de 1 a 499 kilos, a dos soles la tonelada
Bultos de 500 a 999 kilos, a cuatro soles la tonelada
Bultos de 1,000 a 2,000 kilos, a ocho soles la tonelada

Mercaderías extranjeras

Bultos de 1 a 499 kilos, a cuatro soles la tonelada
Bultos de 500 a 999 kilos, a ocho soles la tonelada
Bultos de 1,000 a 2,000 kilos, a dieciseis soles la tonelada
Por los bultos que excedan de 2,000 kilos se cobrará a precios convencionales.

Específicos

Ganado vacuno por cabeza, dos soles
Ganado lanar y cabrío, por cabeza, cincuenta centavos
Ganado de cerda, por cabeza, cincuenta centavos
Ganado mular y caballar, por cabeza, un sol

2° El derecho de muellaje se cobrará a razón de un sol por tonelada que se embarque o desembarque por el muelle, estimándose el metro cúbico por valor de una tonelada para las cargas que se evalúen por volumen.

3° Para el movimiento de carga y descarga de los buques, que no hagan ese servicio por el muelle, regirá la tarifa que obra en este expediente propuesta por la cámara de comercio. Para la consecución de la carga de los almacenes fiscales a las casas comerciales respectivas, podrán éstas celebrar libremente los arreglos que tuviesen a bien con el contratista de la factoría o con cualquiera otra persona capaz de hacer ese servicio, presentándoles siempre por la capitanía del puerto las facilidades necesarias con la cuadrilla de matriculados, que en la parte conveniente se destinará a ese objeto.

4° La Comandancia Principal de los Tercios Navales, procederá a completar las tarifas incluyendo el salario de los matriculados, y organizando el gremio con designación de sus deberes y demás conforme a sus atribuciones legales.

5° La comisión especial hará con el contratista de la factoría los arreglos necesarios para fijar sus obligaciones y derechos respecto del servicio de carga y descarga por el muelle, así como de la parte que corresponde a la administración sobre los percibos que se tengan conforme a las indicadas tarifas que se ponen en vigencia, y la parte que se ceda al contratista en remuneración de este servicio[119].

Hacia 1908, el varias veces citado Hildebrando Fuentes le atribuía a la aduana y al muelle de Iquitos, los siguientes defectos: Su poca capacidad: ni uno ni otro son bastantes para las exigencias del comercio iquiteño, ni para el inmenso movimiento que va tomando en su triple aspecto de exportación, importación y cabotaje; el calor de los almacenes; la relativa falta de solidez de las torres del muelle; lo inapropiado y hasta peligroso del lugar en que se ha construido, a causa de la gran corriente que por allí pasa; la estrechez de las oficinas de la aduana y muy especialmente del lugar en que funciona la capitanía; la absoluta falta de una oficina de resguardo. A pesar de todo lo expuesto hay que declarar que ambos departamentos realizan en lo que les es posible su misión, y que han contribuido al progreso de

Iquitos, colocándolo a la altura que se merece, por mil títulos respetables.

C. EL TRAFICO LACUSTRE

LA NAVEGACION PERUANO-BOLIVIANA

Como bien lo decía Melo a fines del siglo pasado, en el Perú no eran escasos los lagos pero sólo se tenía noticia de navegación sistemática en tres de ellos: Paca, Junín y Titicaca; pero sin duda era en este último donde la actividad lacustre mostraba un desarrollo notable.

En 1867 quedó establecida en el lago Titicaca la navegación a vapor, operándose desde entonces un activo e intenso tráfico comercial entre el puerto peruano de Puno (terminal del ferrocarril de Mollendo) y el puerto boliviano de Huaqui, conectado igualmente por ferrocarril con el Alto de La Paz[120]. Por larga temporada los vapores *Coya* y *Yavarí* cumplieron este movimiento internacional. El tráfico entre los dos puertos citados se hacía regularmente tocando en todos los puertos del lago una vez por mes. Además, la Empresa de los Ferrocarriles del Sur contaba con los vapores *Yapurá, Don Juan* y *Desaguadero* que hacían, principalmente, el servicio en el río Desaguadero.

Con fecha 27 de octubre de 1884, el Director de Guerra y Marina solicitó urgentemente al capitán del puerto de Puno, una relación detallada de la historia, características y estado de las naves *Yapurá* y *Yavarí*. El informe, firmado por Francisco M. Arias el 2 de noviembre, resulta de suma utilidad por los datos que contiene; presentamos algunos fragmentos del documento que se conserva en el Archivo Histórico de Marina: "... Los vapores *Yavarí* y *Yapurá*, construidos en Inglaterra y transportados en piezas por la vía de Tacna, fueron armados en esta ciudad de Puno; el primero flotó el 25 de diciembre de 1870 y año y medio después el *Yapurá* dejó el varadero. El *Yavarí* emprendió su primer viaje el 31 de julio de 1872, el *Yapurá* lo verificó el 8 de agosto del año siguiente. Estos buques se emplearon un año en distintos reconocimientos y viajes aislados, hasta 1874 que se regularizó la navegación y tráfico, obedeciendo a un itinerario en armonía a las necesidades del comercio. En aquella misma época de 1871 principió a trabajar la draga que ha abierto el canal chico que comunica la bahía al canal grande donde reciben los vapores el resto de carga, por carecer de suficiente fondo la bahía y el canal chico. El Supremo Gobierno celebró en 1877 el contrato con D.G. Speedie, a quien entregó los

Nueva tarifa aduanera para Loreto

El Presidente de la República
Por cuanto el Congreso de la República ha aprobado la siguiente ley:

Art. 1. Los artículos siguientes están libres de derechos de importación: arroz; manteca; harina; azúcar; papas; cereales; cebollas; ajos; herramientas y maquinarias para la agricultura; artículos dedicados exclusivamente para el empleo de vapores o para fines navales; libros y artículos escolares para ser usados en los colegios; carnes en conserva; pescados; y ganadería.

Art. 2. Otros artículos que, de acuerdo a la tarifa de valuación para derechos, están libres de pagar derechos de importación en otros puertos de la República, pagarán el 8 por ciento de los derechos sobre su valor.

Art. 3. Otros artículos incluidos en la 7ª sección de la tarifa, tales como jabón, parafina y vino de mesa (vino ordinario), deberán pagar el 10 por ciento sobre su valor.

Art. 4. Todos los demás artículos sujetos al pago de derechos de importación deberán pagar el 30 por ciento sobre su valor, con excepción de joyas de oro y plata y de piedras preciosas, que pagarán el 3 por ciento sobre su valor.

Art. 5. Los derechos de exportación sobre el caucho serán los siguientes: jebe débil, 8 centavos por el kilogramo; caucho, 10 centavos por kilogramo; sernamby de caucho, 12 centavos por kilogramo; jebe fino, 20 centavos por kilogramo.

Art. 6. Esta ley será puesta en vigor ciento veinte días después de su promulgación.

Que ésta sea comunicada a las autoridades ejecutivas, a fin de que las medidas necesarias sean tomadas para su cumplimiento.

Promulgada en la Sala del Congreso, en Lima, a los veinticinco días de octubre de 1903. – Antero Aspíllaga, Presidente del Senado.– Nicanor Alvarez Calderón, Presidente de la Cámara de Diputados.– Severiano Bezada, Secretario del Senado.– Ernesto L. Ráez, Secretario de la Cámara de Diputados.

Que sea impresa, publicada y circulada, y puesta en vigor debidamente.

Palacio de Gobierno, Lima
18 de noviembre de 1903

(firmado) *M. CANDAMO, A. B. LEGUIA*
Iquitos, 8 de febrero de 1904.

vapores, lanchas, factorías, oficinas y cuanto poseía el Apostadero; pero no habiendo cumplido este caballero las cláusulas de su Escritura, en diciembre de 1881 el Gobierno lo dio por fenecido; nombró administrador de los Vapores a D. Mariano Díaz, hasta el 28 de junio de 1883 que se firmó el contrato actual: D. José Manuel Braun, Superintendente de los ferrocarriles de Arequipa, Cusco y Puno, a nombre y representación de D. Juan L. Thorndike asumió la administración de los vapores, oficinas, etc. En enero del presente año, el señor Braun se presentó al Gobierno de Lima y firmó un nuevo contrato, aunque en esencia idéntico al anterior, en el que intervino el general Osma como delegado de ese Gobierno... El estado actual de los vapores es el que paso a exponer. El *Yavarí* terminó ahora tres meses una reparación completa, habiendo cambiado calderas; actualmente se ha colocado sombreros (sic) a éstas y desde el próximo viernes continuarán el tráfico a Chililaya. El *Yapurá* tiene las calderas en malísimas condiciones y debe cambiarlas próximamente en cumplimiento de una de las cláusulas del contrato. Estos vapores tienen capacidad para alojar cada uno de ellos veinte pasajeros de cámara; doble número en cubierta y 1,200 quintales de carga; las hornillas se alimentan con yareta (sic), bosta (sic) o carbón de piedra. Cada quintal de carga paga de S/. 0.50 a 0.80 de flete, además de los 10 centavos de lanchaje y otro tanto de muellaje. Para el servicio de los vapores hay una lancha a vapor y los de carga; el servicio del muellaje se verifica con la cuadrilla de matriculados sujetos a un jornal fijo; éstos mismos sirven en las lanchas. Existen dos talleres, el de herrería y el de carpintería para los trabajos más urgentes; en los demás casos manda la Empresa a la Maestranza de Arequipa o verifica las otras en esa factoría..."[121].

En este mismo documento se consigna la siguiente nómina de los empleados de la Empresa de Navegación en el lago Titicaca:

Oficina

1 agente	200	(mensual)
1 tenedor de libros	100	
1 amanuense telegrafista	50	
1 guarda almacén, jefe de la cuadrilla...	60	
1 guardián del muelle	16	

Vapores

1 capitán ..... ración y	100	
1 contador	70	



EDUARDO RAYGADA
Notable miembro de la marina de guerra
y destacado estudioso de la amazonía peruana.

1 maquinista	80
1 guardián	20
7 marineros c/u	16
2 fogoneros	25
2 carboneros	16
1 cocinero	20
1 ayudante de cocinero	14
1 mayordomo	20
1 mayordomo ayudante	10

Lancha

1 maquinista	60
1 timonel	16

Draga

1 maquinista.....ración y	60
20 hombres cada día c/u	70

Integraban la dotación de la capitanía, además del comandante Arias, las siguientes personas:

Marinero: Francisco López Echenique (patrón de bote)

Grumetes: Fabián Galindo, Isidoro Champi, Paulino Ochoa y Francisco Galindo (bogas)

En su *Memoria* de 1886 el Ministro Borgoño daba a conocer la decisión del gobierno de restablecer el apostadero del lago Titicaca y de instituir la jefatura correspondiente. Esta última estaría conformada por un jefe y un ayudante que "además de desempeñar la capitanía del puerto principal, tendrá a su cargo la vigilancia de todas las caletas de dicho lago en el territorio de la República y ejercería la inspección y supervigilancia de los buques del Estado que navegan en esas aguas". Con fecha 18 de octubre del mismo año, el capitán de fragata Rómulo Espinar (profundo conocedor de la zona) fue encargado de la jefatura del mencionado apostadero[122]. Al poco tiempo, recibió del Director de Marina José Sánchez Lagomarsino una comunicación que decía: "Por encargo del Señor Ministro debo hacer a US. las prevenciones siguientes en el desempeño de su cargo. Al restablecerse la Jefatura del Apostadero del Lago Titicaca, ha tenido en cuenta el Supremo Gobierno el desarrollo y progreso que promete la navegación de ese lago con motivo del incremento comercial entre el Perú y Bolivia que se verifica hoy por la vía de Mollendo y Puno. A

Estado de buques y otras embarcaciones surtas en el lago Titicaca: 1884

Aparejo	Nación	Nombre	Toneladas	Tripulación	Anotaciones
Vapor	Peruana	*Yapurá*	145	19	Casco de fierro, calderas en muy mal estado; se ocupa actualmente del tráfico.
id.	id.	*Yavarí*	145	10	Igual al anterior; recién reparado; camina 10 millas a la hora; está parado por falta de tráfico.
Pailebot	id.	*Aurora*	50	—	En desarme por desacuerdo de coherederos.

Embarcaciones Menores

Lancha de fierro *D. Edmundo,* antiguo remolcador sin máquinas			
"	"	N° 1 de 10 toneladas	
"	de madera	N° 2 de 15 "	Lanchas al servicio de la empresa
"	"	N° 3 de 20 "	
"	"	N° 4 de 20 "	

(Archivo Histórico de Marina).

fin de cautelar los intereses del Fisco en la navegación y tráfico de las caletas del lago, se hace preciso extender la jurisdicción marítima a todas ellas; dictando de acuerdo con la autoridad departamental, las providencias precisas para establecer el régimen reglamentario vigente sobre servicios de puerto, en cuanto sea compatible con las condiciones de ese Apostadero. De todas las providencias dará US. cuenta constantemente a este despacho para su aprobación respectiva. Con el objeto de dar cumplimiento al deber que está señalado al Jefe del Apostadero, inspeccionará el estado de los vapores del Estado y el cumplimiento de las cláusulas de contrato de navegación actual hasta nueva resolución del Supremo Gobierno; y de la omisión de ella dará cuenta al Prefecto del Departamento. Mientras funciona, conforme a las ordenanzas, la Comandancia General de Marina se entenderá directamente con la Dirección de Marina por todo lo referente al ramo, procediendo en conformidad al reglamento de capitanía vigente. En todo lo de servicio público en ese lago dependerá exclusivamente del Prefecto del Departamento. Convendrá, asimismo, levantar el plano hidrográfico del lago con indicación especial de sus caletas más importantes, islas y fondo de sus contornos. En resumen US. propondrá a este Despacho todas las obras indispensables para el mejor servicio de ese Apostadero".

Como ayudante de la jefatura se nombró al alférez de fragata Adolfo Gamero, quien falleció el 10 de agosto de 1887 cuando desempeñaba esa función.

En ese mismo año de 1887, el Ministro Torrico daba cuenta a las Cámaras del significativo incremento registrado en la navegación del lago, debido fundamentalmente a la "eficaz exploración practicada en el río Desaguadero por el Director de la Empresa de los Ferrocarriles de Mollendo a Puno y de los Vapores del Lago". Igualmente, comunicaba la construcción en Arequipa de un "vapor especial", para el servicio en el susodicho río, lo que "permitiría llevar nuestro comercio hasta las entrañas de Bolivia, atrayendo así el tráfico de Mollendo a Puno y estrechando nuestros vínculos e intereses comerciales con la vecina República". Por último, manifestaba que el estado del servicio y conservación de los ya casi legendarios vapores *Yavarí* y *Yapurá* (éste ya en posesión del gobierno desde enero) "nada dejaban que desear"[123].

Por esta época también (setiembre de 1887) los diputados Evaristo Chávez, Agustín Tovar y Francisco del Aguila, por intermedio de la Secretaría de su Cámara, solicitaron al Ministro de Guerra y Marina "todos los documentos originales referidos a los vapores del lago Titicaca, desde 1882 hasta la fecha", así como un "informe sobre la con-

dición en que se hallaban los indicados vapores y el producto que ellos rinden al Estado". Al mes siguiente, el Congreso votó por la acumulación del contrato merced al cual Juan L. Thorndike explotaba dichos vapores. Así lo dio a conocer al Presidente de la República en comunicación de 25 de octubre, que a la letra dice:

"Excmo. Señor:

El Congreso, atendiendo a que no es legal el título en virtud del cual Don Juan L. Thorndike posee y explota en su provecho los vapores nacionales del lago Titicaca;

Ha resuelto:

Art 1° El Poder Ejecutivo procederá desde luego a reasumir la libre disposición de los vapores de propiedad nacional que navegan en el lago Titicaca, exigiendo cuentas de los que los han administrado en provecho propio.

Art. 2° El mismo Poder Ejecutivo convocará a la mayor brevedad posible una licitación con el fin de arrendar los mencionados vapores bajo condiciones que favorezcan al Fisco y al comercio...".

Casi a fines de dicho año, *El Comercio* informaba de un "hecho curioso" que ocurría en el lago Titicaca con los indígenas balseros; según el corresponsal, la capitanía del puerto cobraba a cada balsero 35 centavos por la expedición del boleto de navegación, imponiendo como pena al que no adquiriese tal boleto, la destrucción de su embarcación. Esta denuncia tenía la explicación siguiente: el jefe del apostadero y capitán del puerto había matriculado (ciñéndose a las disposiciones del Reglamento del caso) a los balseros de su jurisdicción, cobrando los derechos que dicho Reglamento preveía por concepto de inscripción o matrícula. Lamentablemente, en esta ocasión primó el criterio legal sobre la situación real y humana de esa gente. La reacción fue inmediata; los balseros optaron por considerarse "desligados de la obediencia al gobernador del Distrito" y, posteriormente, "sin el deber de pagar las contribuciones fiscales conforme a la ley"[124]. Aunque insignificante para otro tipo de trabajador portuario, la medida sin duda afectaba la paupérrima economía de los indígenas. Así lo entendió el prefecto cuando en otra parte de su oficio mencionado, solicitó al Supremo Gobierno "se digne exceptuar del pago de aquellos derechos de inscripción a los indígenas, por cuanto su miseria notoria no les permite pagar, aunque sea una pequeñez, fuera de las contribuciones cuyo valor consiguen con afán e ímproba penuria, mucho más cuando su industria nada les produce". Con fecha 25 de noviembre, el Ministro Mujica ordenó exceptuar a dichos balseros del pago del

derecho de matrícula, quedando "obligados al pago de la contribución personal y demás establecidos por ley".

Ante una consulta de otra naturaleza de la que acabamos de describir, pero que requería urgente delimitación, el 16 de diciembre de 1887, se expidió la siguiente resolución:

> "Vista la consulta del Jefe del Apostadero y capitán del puerto de Puno y el anterior informe de la Junta Superior de Exámenes de Marina y teniendo en consideración que en el artículo 7° del título preliminar del tomo 1° del Código Naval dispone que el Comandante de un Apostadero tiene, en el territorio de su jurisdicción, las mismas atribuciones, facultades y deberes que un Comandante General de Departamento.
> Se resuelve:
> Que es el Jefe del citado Apostadero a quien compete llenar todas las funciones que, según el Reglamento de Capitanías, corresponden al Comandante General y al Jefe del Tercio Naval para la nacionalización de buques y expedición de pasavantes, matrículas y demás documentos de mar de las embarcaciones menores de 50 toneladas; debiendo para los buques de mayor porte, tramitar los expedientes respectivos y remitirlos al Ministerio de Hacienda para que se expida la correspondiente patente mercantil de navegación; y en cuanto a la autoridad que debe otorgar a los buques la licencia de salida, se sujetará a lo dispuesto en la resolución de 29 de agosto de 1877"[125].

Atendiendo a la resolución legislativa de 25 de octubre antes citada, el Gobierno de Cáceres expidió (2 de enero de 1888) la resolución por la que se nombraba en comisión al Director de la Marina, capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, para tomar posesión de los vapores *Yavarí* y *Yapurá* bajo inventario "con todos sus enseres, embarcaciones y demás útiles que les pertenecen". Asimismo, se le ordenó organizar en el acto "la nueva administración por cuenta del Estado, actuando en coordinación con la comisión interventora de los Ferrocarriles de Mollendo a Puno, en lo referente al tráfico y a las tarifas respectivas". Finalmente, se le instruyó para proponer "las bases para el arrendamiento en subasta pública de los indicados vapores"[126].

En las primeras semanas de mayo de 1888, se dispuso por resolución suprema que la administración de vapores del lago Titicaca quedase bajo la dependencia de la de los Ferrocarriles de Arequipa y Puno. Por otra semejante de 28 de junio –según consta en la Orden General de la Armada N° 27 de esa fecha– se nombró Subadministrador y Agente General en Puno de los vapores del lago Titicaca, al

capitán de navío Nicolás Portal, quedando "subordinado a la administración general de los Ferrocarriles y Vapores". Finalmente, por resolución de 9 de octubre, fueron nombrados pilotos de los vapores *Yapurá* y *Yavarí* el alférez de fragata Benjamín de la Haza y el guardiamarina Javier García Maldonado, respectivamente.

Por otro lado, la información del propio Sánchez Lagomarsino en su *Relación de las embarcaciones que se encuentran a flote en el lago Titicaca,* publicada el 1° de abril de 1888 en la *Memoria* de Guerra y Marina de ese año, nos presenta el siguiente panorama:

– "Vapor nacional *Yavarí* de 122.95 toneladas. Construido en Inglaterra en 1864. Lanzado al agua, en Puno, el 25 de diciembre de 1870. Reparado y cambiadas sus calderas por el contratista Thorndike en 1884. Pertenece al Estado.

– Vapor nacional *Yapurá* de 122.95 toneladas. Construido en Inglaterra en 1864. Lanzado al agua, en Puno, el 19 de marzo de 1872. Reparado y cambiadas sus calderas por el contratista Thorndike en 1884. Pertenece al Estado.

– Lancha de fierro a vapor *María* de 10 toneladas. Pertenece al Estado desde 1877. Reparada su máquina por el contratista Thorndike.

– Una lancha de fierro cubierta de madera de 12 toneladas. Pertenece al Estado.

– Dos lanchas de madera de Pellin inservibles. A pique en el muelle de Puno.

– Goleta Nacional *Aurora del Titicaca* de 24.58 toneladas. Propiedad del señor Agustín Tovar.

– Tres chatas pequeñas de pino. Pertenecen al señor Juan L. Thorndike. No son apropiadas para el servicio de carga y descarga.

En el río Desaguadero

– Casco de fierro, antes vapor *Edmundo.* En mal estado. Pertenece al Gobierno desde 1877. Sus calderas existen en Puno.

– Chata de fierro a vapor *Desaguadero* de 48 toneladas. Echada al agua en 1887. Propiedad de Thorndike.

– Lancha de fierro a vapor *Sun Beam* de 12 toneladas. Echada al agua en 1884. Perteneciente a Thorndike.

– Cinco chatas de fierro para carga. Propiedad de Thorndike.

En Chililaya

– Una lancha de madera de 10 toneladas. Propiedad de Nicolás

López.

En abril de 1891 el corresponsal de *El Comercio* en Puno, comunicaba el inicio de la construcción de vapores destinados a mantener el importante tráfico entre el norte y centro de Bolivia y la costa de Mollendo, por medio del río Desaguadero y el lago Titicaca. Un año después, el vicecónsul inglés en Mollendo decía: "Un barco con capacidad de 260 toneladas, el *Coya*, ha sido llevado al lago Titicaca donde actualmente se está rearmando, la quilla se colocó el 15 de julio pasado y estará listo para entrar en servicio por el lago en marzo de 1893. También se están armando dos dragas en la desembocadura del río Desaguadero para facilitar la navegación de este río hasta Nasucara, puerto que dista unas 5 leguas de Oruro, y que bajará al lago los productos de esa ciudad y de Corocoro. Con estas mejoras se habrá hecho algo para contrarrestar la competencia vía Antofagasta, pero se ha perdido tiempo muy valioso y la ruta chilena tiene la delantera y la mantendrá por algún tiempo"[127].

En un oficio reservado de 11 de noviembre de 1895, al Ministro de Guerra y Marina, el Secretario de la Cámara de Diputados le informaba de un percance intencional sufrido por el vapor nacional *Yapurá* de manos chilenas. Decía así: "En la sesión secreta de 8 de los corrientes, manifestó el Honorable Sr. Noriega, Diputado por Azángaro, que tenía conocimiento de que el choque sufrido por el *Yapurá* no fue un hecho casual, sino intencionalmente producido por una comisión de chilenos, y que a pesar de esto, no se había tomado ninguna medida al respecto. Pidió, en consecuencia, nos dirigiéramos a US., a fin de que se hiciera directamente responsable a la Peruvian Corporation por cualquier accidente que pudiera ocurrir a los vapores del lago Titicaca"[128].

Durante el año financiero que concluyó el 30 de junio de 1897–señalaba el súbdito inglés Alfred St. John– los ingresos por concepto de tráfico ferroviario y muelles en los que tenía intereses la Peruvian y de la navegación del lago Titicaca y el río Desaguadero ascendieron a la suma de 306,222 libras, mientras que los gastos fueron de 220,989 libras. Los vapores de la Peruvian –de acuerdo al mismo testimonio– eran conducidos por oficiales y marineros peruanos. Los ferrocarriles, al igual que los buques a vapor, se hallaban en condiciones "sumamente eficientes"[129].

A fines del siglo pasado, el Gobierno mediante un decreto prohibió al Concejo Provincial de Puno el cobro de derechos de muelle sobre las mercaderías de tránsito hacia Bolivia, como se había venido haciendo.

En 1904, el mencionado funcionario inglés informaba del pedido hecho a Inglaterra de un barco de 690 toneladas para el servicio en el

Movimiento de buques y vapores habido en el Puerto de Puno en los meses de octubre y noviembre de 1884

OCTUBRE									NOVIEMBRE								
ENTRADAS									ENTRADAS								
Día	Aparejo	Nombre	Bandera	Pasajeros	Tripulación	Toneladas	Carga	Procedencia	Día	Aparejo	Nombre	Bandera	Pasajeros	Tripulación	Toneladas	Carga	Procedencia
2	Vapor	*Yapurá*	Peruana	6	19	145	Lastre	Chililaya	3	Vapor	*Yapurá*	Peruana	2	19	145	Lastre	Chililaya
6	"	"	"	5	"	"	Tabaco	"	10	"	"	"	6	"	"	"	"
14	"	"	"	3	"	"	Coca	"	12	"	"	"	6	"	"	Lana	Moho
20	"	"	"	12	"	"	Lastre	"	17	"	*Yavarí*	"	8	"	"	Lastre	Chililaya
23	"	"	"	43	"	"	Tropa	Juli	24	"	"	"	4	"	"	"	"
27	"	"	"	1	"	"	Fruta	Chililaya	28	"	"	"	4	"	"	"	Moho
SALIDAS								DESTINO	SALIDAS								DESTINO
3	"	"	"	9	"	"	General	Chililaya	7	"	*Yapurá*	"	6	"	"	General	Chililaya
10	"	"	"	5	"	"	"	"	11	"	"	"	6	"	"	Lastre	Moho
17	"	"	"	6	"	"	"	"	14	"	*Yavarí*	"	4	"	"	Azúcar	Chililaya
21	"	"	"	5	"	"	Tropa	Juli	21	"	"	"	2	"	"		"
24	"	"	"	7	"	"	General	Chililaya	26	"	"	"	2	"	"	Lastre	Moho
31	"	"	"	12	"	"	"	"	28	"	"	"	4	"	"	General	Chililaya

(Oficio de la Prefectura y Comandancia General del Departamento de Puno de 6 de diciembre de 1884 al Director de Guerra y Marina).

lago. Sería llevado en piezas para ser rearmado posteriormente en Puno. Al año siguiente el mismo funcionario daba cuenta de esta acción, acompañando otros datos interesantes: el vapor podría acomodar a 45 pasajeros en primera clase y podría, asimismo, efectuar la travesía de Puno a Huaqui en 10 horas. De igual manera, estaría provisto de luz eléctrica y de todas las instalaciones necesarias para la comodidad de los pasajeros.

En su informe de los años 1906-1907, otro funcionario de la misma nacionalidad Lucien Jerome, advertía que las ganancias netas de los barcos que hacían el servicio en el lago durante 1905, habían sido de 137,749 soles contra 330,102 soles del año anterior; vale decir, una disminución de 192,353 soles. Este resultado –de acuerdo a la versión oficial recogida por Jerome– se debía a los siguientes motivos: 1° la merma de la carga en general de unas 11,973 toneladas; 2° las reducciones en las tarifas que no fueron compensadas con el aumento esperado del tráfico; 3° el aumento en los gastos de tráfico (mayores salarios, mayor número de empleados y oficiales contratados, alza del precio del combustible, etc.) y 4° la reducción de las tarifas del ferrocarril boliviano para el transporte de materiales de construcción.

LA ACCION DE JUAN L. THORNDIKE EN EL LAGO TITICACA: LA NAVEGACION PARTICULAR

Especial mención en la historia de la navegación lacustre en estos años, corresponde a la labor desplegada en forma tesonera y decidida por Juan L. Thorndike. Hombre de "mucho temple" y "de probada osadía", Thorndike supo mantener exitosamente y por mucho tiempo la navegación comercial entre ambos países, administrando por varios años los vapores nacionales *Yavarí* y *Yapurá*.

Fue Thorndike quien proyectó el aprovechamiento del río Desaguadero, estableciendo en él la navegación particular; además, era el dueño de la flota que cumplía ese servicio. A ello debemos agregar su vinculación directa con la Peruvian Corporation en la administración de los ferrocarriles del Sur. Refiriéndose a la labor de este personaje y a sus dotes empresariales, a principios de 1888 decía Sánchez Lagomarsino: "Cábeme observar, que en este orden se deja sentir por el indicado Thorndike, las huellas de su buena fe...; y en cuanto a la organización de la navegación se hace notar el espíritu de empresa con que ha logrado desarrollar el comercio entre Perú y Bolivia"[130].

ANEXO A

Cuadro General de las Capitanías: 1887 (*)

ANDRES A. CACERES
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Debiendo arreglarse el personal de Jefes y Oficiales para el servicio de las Capitanías de Puerto, conforme al Presupuesto General de la República;

DECRETO:

El personal para las Capitanías de los Puertos de la República será el siguiente:
Tumbes.- Capitán, Capitán de Fragata, don Simón Cáceres.
Paita.- Id. Capitán de Navío graduado, don Ricardo Cavenecia.
Ayudante, Teniente 2°, don Florentino Flores.
Sechura.- Capitán, Teniente 2°, don Gerardo Carrillo.
Pimentel.- Capitán, Capitán de Corbeta graduado, don Manuel E. Suárez.
Eten.- Id. Capitán de Corbeta D. Germán Paz.
Ayudante, Teniente 1°, graduado don Manuel Gonzales Tirado.
Pacasmayo.- Capitán, Capitán de Corbeta don Honorato G. Tizón.
Ayudante, Alférez de Fragata don Manuel Villar.
Malabrigo.- Capitán, Teniente 1° D. Arístides de la Haza.
Huanchaco.- Capitán, Capitán de Corbeta graduado don Juan P. Guzmán.
Salaverry.- Capitán, Capitán de Fragata don José M. Marquina.
Ayudante, Teniente 2°, graduado don Evaristo León.
Santa.- Capitán, Teniente 1°, graduado don Vicente Espinosa.
Chimbote.- Capitán, Capitán de Fragata graduado don Antonio Jimeno.
Samanco.- Capitán, Teniente 1° don Francisco Gonzales del Real.
Casma.- Capitán, Capitán de Fragata graduado don Santiago de la Haza.
Huarmey.- Capitán, Teniente 1° don Ismael Meza.
Supe.- Capitán, Teniente 1°, don Francisco León.
Huacho.- Capitán, Capitán de Navío graduado don Juan José Raygada.
Chancay.- Capitán, Teniente 1° don Ricardo Herrera.
Ancón.- Capitán, Capitán de Corbeta don Juan Salaverry.
Callao.- Capitán, Capitán de Navío graduado don Manuel Palacios.
Primer ayudante, Capitán de Corbeta don Rómulo G. Tizón.
Segundo id., Capitán de Corbeta don Aniceto Zavala.
Tercer id. Teniente 1°don Ernesto Mora.
Archivero Oficial 1° del Cuerpo Político, don Ezequiel Fernandini. Amanuense,

(*) Elías, Julio J... *Fuentes para el...*, vol. I, pp. 469-470.

don Guillermo León. Idem, don Alfredo Alegría.
Cuarto Maquinista, don Manuel Hidalgo.
Cerro Azul.- Capitán, Capitán de Corbeta, don Gustavo Donayre.
Tambo de Mora.- Capitán, Capitán de Fragata graduado, don Leandro Mariátegui.
Pisco.- Capitán, Capitán de Navío graduado, don Amaro G. Tizón.
Ayudante, Teniente 1°, don Carlos Corpancho.
Lomas.- Capitán, Capitán de Corbeta graduado, don Manuel Fernández Dávila.
Chala.- Capitán, Teniente 1° graduado don Daniel Rivera.
Quilca.- Capitán, Teniente 1°, don Federico Zapatel.
Mollendo.- Capitán, Capitán de Navío don José María García.
Ayudante, Teniente 1° don José Félix Urrutia.
Pacocha.- Capitán, Capitán de Navío graduado don Ricardo Pimentel.
Ayudante, Teniente 2 ° don Féliz Seminario.
Sama.- Capitán, Teniente 1° don Maximiliano Reyes.
Puno.- Capitán, Capitán de Fragata don Rómulo Espinar.
Ayudante, Teniente 2° don Adolfo Gamero.
Cada uno de los nombrados comprobará su clase según la ley.
El Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina queda encargado de su cumplimiento.
Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, á los cuatro días del mes de Enero de mil ochocientos ochenta y siete.

ANDRES A. CACERES

RUFINO TORRICO.

ANEXO B

Descripción histórica del Muelle y Dársena del Callao (*)

Esta es una obra pública de las de mayor importancia que el Perú posee actualmente en su vasto territorio y, en su género, tal vez la primera de aquellas que puedan llamar la atención del viajero en las costas sud-americanas.

La casa comercial de los señores Templemann, Bergmann y C^{a}. celebró un contrato con el Gobierno del Perú, en 16 de agosto de 1869, para la construcción de un Muelle, Malecón y Dársena en el puerto del Callao, con derecho á su propiedad por el término de sesenta años, diez de los cuales serían de propiedad exclusiva, debiendo pasar, vencido dicho término, al dominio de la Nación. Sin embargo, el término no comenzó á correr sino desde el 16 de Enero de 1874, en virtud de habérsele concedido, por resolución de 2 de Abril de 1873, la prórroga de seis meses.

Los señores Templemann, Bergmann y C^{a}., careciendo de los fondos indispensables para llevar á debido efecto la construcción de estas obras, celebraron, á su vez, una compañía, en 14 de agosto de 1871, con la Sociedad General, calle de Provence, 54 y 56 en París, y con los señores Leyden, Premsel y Ca., banqueros de dicha ciudad, habiéndose encomendando la ejecución de los trabajos á la casa constructora de Brassey y Cia. de Lóndres.

El Señor Remy Premsel, en calidad de liquidador de la casa Leyden, Premsel y Cia., transfirió sus derechos y obligaciones a la mencionada Sociedad General, por escritura pública de 4 de marzo de 1874; y los señores Dreyfus Hermanos y Cia., transfirieron igualmente sus derechos y obligaciones á la referida Sociedad General, por contrato celebrado en París el 5 de Febrero de 1876.

A mérito de esos contratos, la Sociedad General es, pues, la única interesada en la Empresa del Muelle y Dársena del Callao, por haber pagado, en virtud de ellos, á los primitivos socios industriales el monto de sus acciones.

Terminados una vez los trabajos en las factorías de Londres, la casa constructora de Brassey y Cia. entregó las mencionadas obras á la Sociedad General de París, la misma que se dió por recibida de ellas, encomendando su administración á Mr. Champeaux, gerente nombrado por ella.

La primitiva contrata se hizo por la suma de cuarenta millones de francos, siendo éste, por consiguiente, el capital invertido para comenzar los trabajos. Mas, vista después la necesidad de implantar ciertas mejoras para el perfeccionamiento de la obra, se llevaron éstas á cabo sin que la Empresa reparara en su costo, hasta el punto de ser notable la transformación del Muelle y Dársena, aumentada ésta con otra suplementaria.

El costo de dichas mejoras asciende, más ó menos, á la mitad del anterior, es decir á veinte millones de francos.

Cuando el Gobierno del Perú trató de comprar ambas obras á la Sociedad General, la cuenta de construcciones ascendía á la suma de sesenta y tres millones de francos.

(*) *El Perú Ilustrado*, Lima, 28 de mayo de 1887, año I, N° 3, pp. 2–3.

La obra se comenzó en 1870, y quedó terminada y puesta al servicio público en abril de 1875, siendo la goleta nacional *Estevan Ligure* la primera embarcación que entró en esa fecha á la Dársena, con éxito favorable y general aplauso de todos. En el mismo més de abril de 1875, entró la fragata norte-americana *Labrador*, de mayores dimensiones; y, desde entonces hasta la fecha, la Dársena del Callao ha recibido en su seno millares de embarcaciones de gran porte, entre las que se cuentan los vapores de la Compañía Inglesa del Estrecho de Magallanes, cuyo calado llega en algunos hasta veinte y cuatro piés ingleses, midiendo de cuatro á cinco mil toneladas de registro.

La obra que es enteramente sólida, ha resistido sin el menor deterioro los memorables temporales de enero y marzo de 1877. Su base está construida, sobre el fondo del mar, de grandes piedras artificiales de cimiento romano, cada una de ocho toneladas de peso; y el muro, que desde flor de agua se levanta invulnerable, es de piedra natural perfectamente labrada.

El muro exterior de la Dársena mide ciento ochenta y tres metros de largo, y el interior es de doscientos cincuenta por doscientos seis metros.

El muelle de fierro tiene ciento setenta metros de largo por veinticinco de ancho.

La dotación de empleados que actualmente se ocupan en el servicio cotidiano de ambas obras, es de cincuenta en la oficina general de administración y gerencia y ciento veinticinco operarios, entre carpintería, factoría, policía, movimientos y servicio del Dique; llegando, más ó menos, á ciento el número de peones que se emplean en las operaciones de embarque y desembarque de bultos. Y este número ha de aumentarse, según las necesidades del tráfico, tan luego como los puertos del sur, cerrados hoy á causa de la epidemia del cólera, queden perfectamente expeditos.

Después de las diversas observaciones que, para el perfeccionamiento y definitiva aprobación de este contrato, se han hecho en distintas ocasiones, llamando ruidosamente la atención del Gobierno del Perú y del público en general, aquel ha resuelto entre otras cosas, por supremo decreto de 5 de mayo del presente año, que dicho contrato caducará precisamente el 19 de julio de 1937, siempre que no se presenten los casos de prórroga, estipulados en el artículo 3° del mismo contrato, pasando, desde esa fecha, á ser propiedad del Estado las mencionadas obras, quien entrará de hecho en posesión de ellas con todo su material y útiles concernientes, sin desembolso de ninguna especie.

El Gobierno se reserva, no obstante, el derecho de adquirir en cualquier tiempo la propiedad del Muelle y Dársena y de los almacenes generales que deberán construirse, con todo su material y útiles, abonando á la Empresa el precio de tasación, con el descuento de dos por ciento sobre cada año de los que hubieren trascurrido desde la fecha de dicho contrato.

El Muelle y Dársena del Callao son, pues, magníficas construcciones que dicen mucho en favor del grado de civilización y adelanto á que ha llegado el Perú, á pesar de sus últimos infortunios, así como de la Empresa que á su realización ha consagrado generosamente sus esfuerzos.

ANEXO C

Organización de las Aduanas (Ley de 27 de noviembre de 1886) (*)

Art. 1° Créase una Dirección General de Aduanas, bajo la dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio, con residencia en el puerto del Callao á la que quedarán subordinadas todas las demás de la República y se compondrá de:

Un Director General con el haber anual de	S.	3960
Dos Sub-Directores con 2880 soles cada uno	"	5760
Un jefe de Estadística General	"	1800
Un Secretario de correspondencia y juicios	"	1440
Cinco amanuenses cada uno con el haber anual de 840	"	4200
Un porta-pliegos a	"	480
	S.	17640

Art. 2° Son atribuciones de dicha Dirección, las siguientes:

1a. Vigilar el cumplimiento de las leyes, reglamentos de Aduanas, Reglamento de Comercio, Arancel de Aforos y disposiciones que dicte el Poder Ejecutivo.

2a. Entenderse con el Ministerio de Hacienda en todo lo relativo al servicio de dichas Aduanas y á lo demás que á ellas, se refiera.

3a. Formar y publicar cada año la Estadística Comercial.

4a. Presentar anualmente al Ministerio de Hacienda una Memoria detallada de la renta de Aduanas, de su recaudación, de la marcha del servicio aduanero y de las medidas que deben emplearse para mejorar este y conseguir el aumento de la renta.

5a. Nombrar oportunamente la comisión que debe formar el Arancel de Aforos, examinarlo, someterlo con su informe á la aprobación del Supremo Gobierno y publicarlo cuando éste lo haya aprobado.

6a. Hacer que se remitan al Tribunal Mayor de Cuentas las de todas las Aduanas para su juzgamiento, en la época que el reglamento de dicho Tribunal prescribe.

7a. Formar los reglamentos interiores de las Aduanas y modificarlos cuando el servicio lo exija.

8a. Ordenar á petición escrita de los Administradores de Aduana y por causa justificada, la remoción de los empleados que falten á sus deberes y reemplazarlos con otros, dando cuenta al Gobierno para su aprobación.

9a. Vigilar la inversión de los fondos que el Presupuesto General asigne para las atenciones de las Aduanas, haciendo responsables á los Administradores de su mala aplicación.

10. Ordenar cuando convenga que se practiquen visitas de Inspección en las Aduanas, para conocer su estado y regularizar el servicio, indicando las modificacio-

(*) *Guía de domicilio industrial de Lima y comercial del Callao*, pp. 10–14.

nes que juzgue necesarias introducir en ellas, para lo que dará al efecto las instrucciones debidas.

11. Formar el Presupuesto General de sueldos y demás gastos de todas las Aduanas de la República y remitirlo oportunamente al Ministerio de Hacienda, para que este lo incorpore en el que debe presentar á las Cámaras Legislativas.

12. Resolver las reclamaciones motivadas por embargo, ó contravención de los reglamentos, caso de que los interesados no se conformen con lo resuelto por los Administradores.

13. Absolver las consultas que le dirijan los Administradores en los casos en que sea dudosa la aplicación de la ley y de los reglamentos, en los imprevistos ó en los que no están suficientemente determinados en dichas leyes ó reglamentos.

14. Resolver en apelación, las reclamaciones del comercio, sobre resoluciones administrativas de los Jefes de las Aduanas, cuando la suma exceda de doscientos soles.

Art. 3° Para los efectos del inciso anterior, se reunirán el Director General de Aduanas y los dos Sub-Directores, bajo la presidencia del primero, sirviendo de relator el Secretario de la Dirección General.

Art. 4° En caso de impedimento del Director ó de alguno de los Sub-directores, los reemplazará el Presidente de la Diputación de Comercio del Callao ó cualquiera de los miembros de ella.

Art. 5° Las Aduanas tendrán el siguiente personal, con las rentas que se expresan:

ADUANA DEL CALLAO

Departamento de Administración y Despacho

	AL AÑO
Para un Administrador, tres mil seiscientos soles	3600
Id un secretario, novecientos sesenta	960
Id un oficial de partes	1200
Id un amanuense	720
Id un escribano	560
Id un portero	480
Id un porta pliegos	360
Sección de Numeración	
Para un Jefe	1800
Id dos auxiliares, á ochenta soles cada uno	1920
Id un id de entrega y secretario de la Junta de Arancel	1200
Id tres conductores de pólizas á cincuenta soles cada uno	1800
Sección de Aforos	
Para cinco Vistas á doscientos treinta soles cada uno	13800
Id un Interventor en Bellavista (Vista del trigo)	1440
Id un oficial de pesas	1200
Id dos auxiliares pesadores, á sesenta soles cada uno	1440
Id un receptor del trigo, pesada del carbón sin derecho á prima	1200
Id un químico	1800
Departamento de Entradas y Movimiento Marítimo	
Para un Director	2640
Id un amanuense	720
Sección de Resguardo	
Para un Comandante, dos mil ciento sesenta soles	2160
Id cinco tenientes marinos á cien soles cada uno	6000
Id un amanuense, setecientos veinte soles	720
Sección de Descarga	
Para un Jefe, mil doscientos soles	1200
Id diez Inspectores descargadores á setenta soles cada uno	8400
Id treinta y cinco Inspectores Guardas á setenta soles cada uno	29400
Id cuatro conductores de carga á sesenta soles cada uno	2880
Servicio de Mar	
Para dos Patrones para el Callao á	

cuarenta soles cada uno 960
Id doce Bogas á treinta soles cada uno 4320

Sección de Manifiestos

Para un Jefe 1800
Id un amanuense 720
Id cuatro oficiales auxiliares á cien soles cada uno 4800
Id un archivero 840

Departamento de Depósito

Para un Director 2640
Id un amanuense 720

Sección de Almacenes

Para cuatro amanuenses bajo la dependencia del Director de Depósito á sesenta soles cada uno 2880
Id un archivero 840
Id cuatro Guarda-Almacenes á ciento veinticinco soles cada uno 6000
Id cuatro id auxiliares á sesenta soles cada uno 2880

Sección de Vigilancia

Para un Jefe 1200
Id cuatro confrontadores á cincuenta soles cada uno 2400
Id seis vigilantes á cincuenta soles cada uno 3600
Id diez rondines á cincuenta soles cada uno 6000
Id un cabo de rondines 720
Id dos patrones á cuarenta soles cada uno 960
Id cuatro sargentos de cuadrillas á cuarenta soles cada uno 1920
Id diez peones abridores á cuatrocientos veinte soles al año cada uno 4200
Id diez id pesadores á cuatrocientos veinte soles cada uno 4200
Id cuarenta id á cuatrocientos veinte soles al año 16800

Departamento de Contabilidad

Para un Director 2640
Id un amanuense 720

Sección de Liquidación y Rectificación

Para un Jefe 1800
Id cuatro auxiliares á cien soles cada uno 4800

Sección de la Cuenta

Para un Tenedor de Libros 1440
Id un Auxiliar del Tenedor 960
Id un amanuense 720
Id un archivero principal 1200

Sección de Caja

Para un Cajero con gratificación por pérdidas 2160
Id un auxiliar 1800
Id un contador de moneda 1200
Id un cobrador 840

Secciones de Resguardo para las dependencias de las Aduanas menores

Para un Teniente de Resguardo para Chimbote 1200
Id un Inspector de id para id 840
Id un id para Santa 840
Id un Teniente para Samanco ... 1200
Id un id para Casma 1200
Id un Inspector para Casma 840
Id un id para Huarmey 840
Id un id para Supe 840
Id un Teniente para Huacho 1200
Id dos Inspectores para id á 70 soles cada uno 1680
Id un id para las Salinas 840
Id un Inspector para Chancay .. 840
Id un id para Ancón 840

Art. 6º Aduana de Paita

Para un Administrador 2400
Id un Contador 1560
Id un Vista 1560
Id un oficial auxiliar 840
Id dos amanuenses á cincuenta soles cada uno 1200
Id un Guarda-Almacén 1200
Id un Comandante de Resguardo 1200
Id cuatro Inspectores 3360
Id un Patrón de bote 360
Id un Portero 240
Id cuatro bogas á veinte soles cada uno 960
Id un Teniente del Resguardo para Tumbes 1200
Id dos Inspectores para Tumbes y

Zorritos á setenta soles cada uno 1680
Id un para Máncora 840
Id un para Sechura 840

Art. 7º Aduanas de Eten y Pimentel

Para un Administrador Jefe de las dos Aduanas 1500
Un Contador Vista para Eten 1200
Un amanuense id 600
Un Teniente del Resguardo para id 960
Dos Inspectores para Eten 1400
Para un Contador vista para Pimentel 1200
Id un amanuense para id 600
Id un Teniente del Resguardo para id 960
Id un Inspector para id 720
Id un id para San José 720
Id un portero para Eten 144
Id un id para Pimentel 144

Art. 8º Aduana de Pacasmayo

Para un Administrador 1500
Id un Contador y Vista 1200
Id un amanuense 600
Id un Teniente del Resguardo .. 960
Id dos Inspectores á seiscientos soles cada uno 1440
Id un id para Chérrepe 720
Id un portero 144
Id un patrón de bote 360
Id cuatro bogas á veinte soles cada uno 960

Art. 9º Aduana de Salaverry

Para un Administrador 1500
Un Contador y Vista 1200
Un amanuense 600
Un portero 180
Un Teniente del Resguardo 960
Cuatro Inspectores á sesenta soles cada uno 2880
Un Teniente para Malabrigo 960
Uno id para Huanchaco 960
Uno id para Guañape 720

Art. 10º Aduana de Pisco

Para un Administrador 1500
Un Contador y vista 1200
Un amanuense 600
Un portero 180
Un Teniente de Resguardo 960
Cuatro Inspectores á sesenta soles cada uno 2880
Un Teniente de Resguardo para Cerro Azul 960
Para un patrón de bote 360
Id cuatro bogas, á veinte soles cada uno 960
Id un Inspector para Cerro Azul 720
Id un Teniente para Tambo de Mora 960
Id un Inspector para id 720

Art. 11º Aduana de Chala

Para un Administrador 1500
Id un Contador y Vista 1200
Id un amanuense 600
Id dos Inspectores á sesenta soles cada uno 1440
Id un portero 144
Id un patrón de bote 360
Id cuatro bogas, á veinte soles cada uno 960
Id un Inspector para Lomas 720

Art. 12º Aduana de Mollendo

Para un Administrador 2400
Id un Contador 1560
Para dos Vistas á ciento treinta soles cada uno 3120
Un auxiliar de Vista 1200
Dos amanuenses á cincuenta soles cada uno 1200
Un Guarda-Almacén 1200
Un portero 240
Un Comandante de Resguardo 1200
Seis Inspectores á sesenta soles cada uno 4320
Un cabo de Rondines 480
Dos rondines á treinta soles cada uno 720
Un sargento de matrícula 420
Seis peones á treinta soles cada uno 2160
Un Inspector para Atico 720
Uno id para la Chira 720
Uno id para Quilca 720
Uno id para Islay 720
Un patrón de bote 360
Seis bogas á veinte soles cada

uno 1440

Art. 13º Aduana de Ilo

Para un Administrador 1560
Id un Contador Vista 1200
Id un amanuense 600
Id dos Inspectores á sesenta soles cada uno 1440
Id un portero 144
Id un patrón de bote 360
Id cuatro bogas á veinte soles cada uno 960

Art. 14º Agencia Aduanera de Bolivia

Para un Agente Aduanero 2400
Id un Secretario 1920
Id un Adjunto 1200

Art. 15º Agencia de Puno

Para un Administrador 960
Id un Contador y Revisor 720
Id cuatro Inspectores en Puno, Mazo Cruz, Desaguadero y Cojata, á 50 soles cada uno 2400

Art. 16º Aduana de Iquitos

Para un Administrador mil doscientos soles 1200
Id un Contador y Vista 960
Un Auxiliar 720
Un portero 180
Dos Inspectores 1200

Art. 17º Gasto material de las Aduanas Dirección General de Aduanas

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 480
Id extraordinarios 480

Aduana de Payta

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 300
Id extraordinarios 400

Aduanas de Eten y Pimentel

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 240

Aduana de Pacasmayo

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Aduana de Salaverry

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Aduana del Callao

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 1200
Id extraordinarios 3000

Aduana de Pisco

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Aduana de Mollendo

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 300
Id extraordinarios 400

Aduana de Chala

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Aduana de Ilo

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Agencia de Bolivia

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180
Arrendamiento de casa 300

Aduana de Iquitos

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Aduana de Puno

Para gastos de escritorio, policía y alumbrado 180

Art. 18 Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones que se opongan a la presente ley.

ANEXO D

Contrato con el Dique Flotante del Callao (*)

D. 1. CONTRATO DE 1887

Lima, Enero 15 de 1887

Vista la solicitud del Gerente de la Compañía del Dique Flotante del Callao y las bases del contrato que propone, y

Considerando:

1ª– Que es de indiscutible necesidad para el desarrollo comercial, así como útil para las naves nacionales y extranjeras, mercantes y de guerra, la existencia del dique en el puerto del Callao para sus reparaciones;

2ª– Que es deber del Estado dar protección á las industrias de esta especialidad, en las que hay invertidos fuertes capitales en sus factorías, pontones, etc., de conformidad con los informes de las dependencias de Marina y la opinión fiscal:

Se resuelve:

Acéptase la indicada propuesta bajo las condiciones siguientes:

1ª– La duración de este contrato será de cinco años forzosos por ambas partes y concluídos éstos continuará en las mismas condiciones mientras no se establezca otro dique.

2ª– La tarifa del Dique flotante, será la siguiente:

PARA BUQUES DE VELA

Por el primer día 50 centavos plata por tonelada.
Por cada uno de los días siguientes, 25 centavos por id.

PARA BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS Y VAPORES MERCANTES

Por el primer día, un sol plata por tonelada.
Por cada uno de los días siguientes, 75 centavos por id.
Por cada uno de los subsiguientes, 50 centavos por id.

Los precios indicados se cobrarán sobre el tonelaje bruto de los buques, en conformidad con el Registro de Lloyds.

Esta tarifa no podrá aumentarse mientras dure este contrato.

(*) Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar*, T. III, pp. 46-47 y 97-98.

3ª– Los buques de guerra del Estado tendrán siempre la preferencia para el uso del dique, sobre cualquiera ocupación particular, obteniendo para sus reparos la rebaja del 50 por ciento de los precios de la tarifa indicada.

4ª– Durante el término de este contrato, los buques de vapor y vela nacionales gozarán de la rebaja del 25 por ciento por el uso del Dique.

5ª– La Compañía del Dique conservará el derecho del uso de los terrenos en la playa de Chucuito, concedidos en su primitivo privilegio, por el tiempo que dichos terrenos estén destinados al servicio del Dique.

6ª– Serán libres de derechos de importación fiscal, municipal y cualesquiera otro creado ó por crear, la maquinaria, los materiales, los repuestos y todos los útiles necesarios para la conservación del Dique y sus factorías en tierra, durante los cinco años, de este contrato, así como todos los artículos puramente navales para carena, reparación y construcción de buques, como maderas, fierro, zinc, cobre y metal en planchas, clavos, tuercas y pernos, jarcias, pinturas, aceites, alquitrán, brea, etc., etc., etc., y los útiles y herramientas precisas para estos usos, que se despacharán por la Aduana con las formalidades de costumbre, sujetándose la Compañía al reglamento que el Gobierno tenga á bien dictar sobre estos artículos.

7ª– Si durante los cinco años de este contrato fuese conveniente la construcción de otro dique, ya sea flotante ó seco para satisfacer las necesidades del comercio, el Gobierno podrá ordenarlo, teniendo la Compañía del Dique flotante la preferencia de este contrato, bajo las mismas condiciones que se propongan.

8ª– Es entendido que la Compañía del Dique continuará siendo, cualesquiera que sea los individuos que la compongan, sociedad nacional, y sujeta, desde luego á las leyes de la República.

Pásese al Ministerio de Hacienda y á las dependencias de Marina del puerto del Callao, para su cumplimiento.

Regístrese y archívese.

Rúbrica de S.E.

TORRICO.

D. 2. CONTRATO DE 1892

Lima, Enero 5 de 1892

Visto el presente recurso del Gerente de la Empresa del Dique flotante del Callao, señor William H. Smyth, por el que propone celebrar un nuevo contrato con el Supremo Gobierno, al tenor de las cláusulas en él consignadas para llevarlo á debido efecto; y estando á lo informado por la dirección de Aduanas del Ministerio de Hacienda, y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia; acéptase dicho contrato en la forma siguiente:

1° El término del contrato entre el Gobierno y la Compañía del Dique, será por cinco años forzosos para ambas partes.

2° Si durante este contrato fuere conveniente la construcción de otro Dique, ya sea flotante ó seco, para satisfacer las necesidades del comercio y del Supremo Gobierno,

la Compañía tendrá la preferencia bajo las mismas condiciones que se propongan y será el único que se permitirá en el Callao.

3° La tarifa del Dique flotante, será la siguiente:

PARA BUQUES DE VELA

Por el primer día, cincuenta centavos por tonelada, por cada día de los subsiguientes 25 centavos.

PARA BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS Y VAPORES NACIONALES

Por el primer día, 1 sol por tonelada; por cada uno de los cuatro siguientes, 75 centavos; por cada uno de los días subsiguientes 50 centavos.

Los precios indicados se abonarán sobre el tonelaje bruto de los buques, en conformidad con el registro del Lloyds.

4° Los buques de guerra del Estado tendrán siempre la preferencia para el uso del dique sobre cualquiera ocupación particular, obteniendo para sus reparos el 50 por ciento de rebaja en los precios de la tarifa indicada.

5° Los buques de vapor y vela con bandera nacional, gozarán también de la rebaja del 25 por ciento sobre los precios de tarifa, concesión que hace la compañía en mérito de este contrato.

6° En compensación de las rebajas que hace la Compañía al Supremo Gobierno y al comercio nacional, y los positivos servicios que presta según las cláusulas anteriores, se le exonera de los derechos de Aduana de todos los artículos indispensables para la conservación del Dique, sus factorías en tierra y demás dependencias de la bahía, así como para la carena, reparación y construcción de buques y lanchas, etc., etc., como madera, fierro, zinc y metal en planchas, clavos, tuercas, pernos y tachuelas, jarcias, pinturas, aguarraz, aceites, alquitrán, brea, plomo, masilla, sebo, hilacha, lona y loneta, vestidos de buzo, mangueras y herramientas, como martillos, escoplos, serruchos, etc., etc., que se despacharán por la Aduana con las formalidades de costumbre.

7° Durante los cinco años de este contrato, no podrá aumentarse las contribuciones que actualmente paga la Compañía del Dique.

8° La Compañía continuará conservando el derecho de uso del terreno en la playa de Chucuito, concedido en su primer privilegio por el Soberano Congreso, por todo el tiempo que dicho terreno esté destinado al servicio del Dique.

9° La Compañia del Dique, cualesquiera que sean los individuos que la compongan, queda sujeta como hasta ahora á las leyes de la República.

Rúbrica de S.E.

IBARRA.

ANEXO E

Reglamento para el servicio del faro de Palominos (*)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

Está terminada la instalación del faro en los islotes de Palominos y que por lo tanto es necesario atender á la regularidad en su servicio;

Decreto:

Desde la fecha regirá para la administración y servicio interior del faro el siguiente:

REGLAMENTO

Art. 1° El faro de Palominos será regido en la forma que prescribe este reglamento, bajo la inspección de un jefe de marina que será el Capitán del puerto del Callao.

Art. 2° El faro estará dotado de los siguientes empleados:

Un jefe con sueldo anual de 960 soles

Dos guardianes con 720 id. c/u.

Art. 3° Todos los empleados serán nombrados por el Supremo Gobierno á propuesta del Capitán del puerto.

Art. 4° Para el depósito y entrega de los artículos, que debe proveerse al faro, se observarán las mismas reglas establecidas en estos casos para el suministro de los buques de la Escuadra.

Art. 5° El faro deberá proveerse de petróleo, mechas y demás útiles que necesite para el alumbrado en concepto á un semestre, y los pedidos que al efecto se presenten á la Dirección de Marina, se harán por el jefe, por conducto y visados por el Capitán del puerto, tratando de conservar siempre una existencia para dos meses, mientras se tramita el pedido semestral.

Art. 6° Corresponde al Capitán del puerto:

A.– Visitar el faro cuatro veces al año ó con mayor frecuencia, según lo determine el Gobierno, acompañado de un ingeniero, si lo creyese necesario.

B.– Ponerse al corriente, ya por inspección personal ó por informe del jefe, del estado de los edificios, máquinas, aparatos lenticulares y demás útiles.

C.– Proponer al Gobierno por el conducto respectivo, las reparaciones que a su juicio requieran las máquinas, los edificios, etc.

D.– Vigilar la conducta de los empleados, y atender las quejas á que dé lugar el mal servicio por negligencia de los guardianes.

E.– Llevar los libros que sean necesarios para dejar constancia de la correspondencia oficial, pedimentos, observaciones, consumos, etc.

F.– Tendrá en su oficina un inventario del faro

Art. 7° El jefe del faro es responsable ante la Capitanía del puerto del Callao, de las faltas que se cometan en el establecimiento, ya sea por descuido, omisiones propias, ó de sus subalternos, debiendo velar estrictamente y de manera especial sobre el buen

(*) Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar*, T. III, pp. 131–133.

servicio del faro.

Art. 8° Los guardianes del faro estarán subordinados al jefe y cumplirán sus órdenes en lo concerniente al servicio.

Art. 9° El jefe debe pasar todos los meses a la Capitanía, una relación del consumo de petróleo, tubos, mechas, etc. que hubiese hecho en igual tiempo, y semestralmente un presupuesto de gastos, llevando al efecto los libros necesarios.

Art. 10° Los empleados harán dos guardias cada noche distribuídos de la manera siguiente:

1er. guardián de 6 á 7 p.m. y de 9 á 12 p.m.
2° " de 7 á 8 p.m. y de 12 á 3 a.m.
3° " de 8 á 9 p.m. y de 3 á 9 a.m.

Y se alternarán en el rol cada día, de manera que no hagan dos veces consecutivas las mismas horas de guardia.

El guardián que faltare á las obligaciones de su guardia será penado como sigue: La 1ª vez quitándole la 3ª parte de su sueldo, la 2ª vez quitándole la mitad de su sueldo y sometiéndolo á prisión por 10 días en un buque; la 3ª vez sometiéndole á prisión por 30 días en un buque sin ganar sueldo y expulsándolo enseguida.

El saliente de guardia entregará al que lo releva, todo perfectamente aseado y al corriente, dando cuerda al reloj en presencia de éste.

Además de las guardias nocturnas, habrá una guardia diurna de 6 a.m. á 8 p.m. Al empleado que le corresponda, tendrá la obligación de limpiar y aceitar la lámpara, linterna, chimenea, obturador, máquina de relojería, etc., teniendo especial cuidado de engrasar, por lo menos, dos veces á la semana, la cadena y rondanas del aparato que dá movimiento, á fin de que con la humedad no se deterioren; así como también, lavar el paramento interior y exterior del faro, para conservar la pintura perfectamente limpia. Igual limpieza se hará en el aparato y vidrios de la linterna, antes de poner en movimiento la máquina de rotación y dar principio á la iluminación. Todo bajo órdenes é inmediata inspección del jefe.

Art. 11° El jefe del faro se alternará en el servicio de guardia, con los dos guardianes y formará el rol correspondiente.

Art. 12° El empleado de guardia anotará en el libro que llevará de guardias, la hora en que encienda y apague la luz del faro y de cualquiera interrupción que éste tenga por algún accidente; como así mismo, de las demás ocurrencias del servicio dará parte al jefe.

Art. 13° Siempre que por enfermedad ú otro motivo, esté imposibilitado para prestar servicio alguno de los empleados, el jefe distribuirá el servicio del modo que crea más conveniente, dando cuenta en la primera oportunidad á la capitanía.

Art. 14° Los días sábados se hará una limpieza general del faro, herramientas, etc., y en el que tomará parte todo el personal, distribuyendo las labores el jefe, como lo creyere más conveniente.

Art. 15° Los empleados no podrán ausentarse del local, sin previo permiso del jefe y éste de la Capitanía del puerto, que no lo concederá sin proveer á su reemplazo efectivo.

Art. 16° El jefe y guardianes tendrán derecho á ración diaria de armada en puerto, la que se les suministrará dos veces en la semana.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, el diecinueve de Julio de mil ochocientos noventa y siete

NICOLAS DE PIEROLA.

JOSE RAFAEL DE LA PUENTE

ANEXO F

Contrato celebrado con la empresa del Muelle y Dársena del Callao (*)

RESOLUCION SUPREMA

Lima, Mayo 5 de 1887

Vistos los documentos presentados por la Sociedad General, avecindada en París, calle de Provence, por los que consta la transferencia que los señores Dreyfus Hermanos y C^{a}. le han hecho de los derechos que tenían sobre el Muelle y Dársena del Callao; apruébase dicha transferencia, y en consecuencia, reconócese á la antedicha Sociedad, como concesionaria de la obra denominada Muelle y Dársena y Malecón del Callao. Vista igualmente la propuesta presentada por don Federico Berthelot, representante de la expresada Sociedad General de París y Gerente del Muelle y Dársena del Callao; por la que ofrece hacer algunas modificaciones al anulado contrato de 11 de abril de 1885, y el poder y la carta oficial que acompaña. Vistos el informe de la comisión especial nombrada por el Supremo Gobierno para procurar un arreglo con la expresada Sociedad y todos los antecedentes que obran en este expediente; y considerando además: 1° Que el Gobierno no puede aceptar modificaciones de un contrato que fué declarado nulo y sin valor ni efecto alguno por la resolución legislativa de 25 de Octubre de 1886; y 2° que es conveniente á los intereses del Comercio y del Fisco, terminar las cuestiones relativas á la mencionada Empresa del Muelle y Dársena; haciendo uso de la autorización otorgada al Poder Ejecutivo por la ley de 25 de Setiembre de 1876; y con el voto unánime del Consejo de Ministros; procédase á celebrar el siguiente contrato, en la forma y bajo las condiciones siguientes:

Art. 1° Los 60 años de concesión otorgados por el Supremo Gobierno en la escritura pública, celebrada el 16 de Agosto de 1869 en la escribanía de don Claudio José Suárez, notario público de Lima, principiarán á contarse del 19 de Julio de 1887, en cuya fecha entraron los vapores á la Dársena, según contrato celebrado por la Empresa con la Compañía Inglesa el 10 de Julio de 1877 y de los certificados expedidos por la Superintendencia de la Aduana del Callao de 5 de Setiembre del año último citado; y por el Capitán del mismo puerto en 25 de Agosto del propio año.

Art. 2° La Sociedad General desde la fecha del presente contrato, gozará del privilegio exclusivo durante 25 años para el embarque y desembarque de toda clase de mercaderías por el puerto del Callao, en embarcaciones de más de 20 toneladas de registro.

Los trasbordos que se efectúen fuera de la Dársena, son libres, pero después de haber atracado un buque á sus muros, no podrá practicar el trasbordo de sus mercaderías fuera de ella, debiendo la operación, en este caso, efectuarse por la Empresa

(*) Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar*, T. III, pp. 56–71.

con sus propios elementos.

Art. 3° Toda suspensión de tráfico ocasionada por fuerza mayor ó casos fortuitos y que á juicio del Gobierno impida la explotación del muelle, no se contarán en el término de la concesión, cuyo período se prolongará en un tiempo igual, al que dure la suspensión del tráfico y originada por tales causas, computándose inmediatamente que tenga lugar la suspensión.

Art. 4° La Empresa cobrará por cada tonelada métrica ó sea un metro cúbico en la carga de medida, y un mil kilogramos en la de peso, según clasificación de la tarifa que se insertará más adelante.

DESCARGA

Mercaderías extranjeras en general, dos soles plata. Carbón de piedra, S. 1.50 idem. Madera de pino, roble, ó cualquier otra madera ordinaria por tonelada métrica, ó sea un metro cúbico S. 1.50 idem. Mercaderías del país S. 1 plata.

Toda clase de marcaderías un sol plata.

TRASBORDOS

A– Un sol de plata por ambas operaciones, cuando los interesados designen a firme el buque á que se va á trasbordar la mercadería, y que dicho buque se halle en aptitud de recibir el trasbordo dentro de un plazo de tres días contados desde la fecha del pedido, el cual tendrá que hacerse en los cinco días contados de la entrada del buque a la Dársena.

B – Dos soles plata, cuando el trasbordo sea contingente, dentro de un plazo de ocho días.

C– Se considerará como descarga y reembarque, el trasbordo que no se haya verificado en los plazos designados por ausencia del buque receptor ó cualquiera otra causa no imputable á la Empresa.

Art. 5° Inmediatamente que quedase abierto y fuese puesto al servicio público el canal del Istmo de Panamá, los derechos de embarque y reembarque, quedarán reducidos a 75 centavos de sol de plata por tonelada.

TARIFAS

TONELADA DE MEDIDA

Un metro cúbico

A– Alcohol en cajones ó barriles, añil, azafrán, alfombras, armas de todas clases, arneses, aguarraz, aceite de todas clases, alambiques de cobre en envase, algodones en bruto ó manufacturados en toda clase de envases, arados en cualquier envase, artículos de peltre, lata, cobre ó bronce.

B – Bálsamos y especialidades medicinales, bizcochos, baldes y bateas de madera ó metal de toda forma y en cualquier envase, betún.

C– Calzado, cigarros de todas clases, cochinilla, confecciones y ropa hecha, cuadros y estampas de todas clases, cerveza y licores de todas clases, cueros y pieles manufac-

turadas, curiosidades y objetos de fantasía, cajas de fierro ó madera, canastas y artículos de mimbre, caña ó vejuco, carretas, carretillas, carruajes, catres, corchos, crin y cerda en bruto ó manufacturada, cristalería de todas clases y en todos envases, cortezas de todas clases.

CH – Chocolate

D – Drogas y aguas medicinales, dulces, dinamita

E – Efigies, espejos, estatuas, escobas, estaquillas de madera, estopa

F – Figuras, flores artificiales, fósforos de todas clases, fideos en cajones ó canastas, frutas secas, fuelles, fraguas, flores de todas clases.

G – Galletas

H – Hilo de lana, lino, algodón y cáñamo en madejas, carretes ú ovillos; harramientas y fierro labrado en envase, hule, humos de pez, harinas en cajas ó latas.

I – Instrumentos científicos ó artísticos

J – Joyería fina ó falsa; jarabes, juguetes de todas clases, jebe en bruto, en plancha ó manufacturado.

K – Kerosene de toda clase en envases

L – Libros en blanco ó impresos de todas clases, loza y porcelana, lúpulo, lámparas de todas clases, licores de todas clases.

M – Mercería, mantequilla de toda clase, máquinas de lavar, coser y en general para uso doméstico ó agrícola, con excepción de las especificadas en la tarifa de peso, maderas finas, mangos de madera para hachas, escobas, etcétera, muebles de todas clases.

N – Naipes

O – Opio, ornamentos de toda clase para el culto

P – Pasamanería de todas clases, petate, perfumería ó pastas, plaqué, pólvora, pescado seco ó salado en toda clase de envases, papeles y cartones de todas clases, con excepción del papel de periódicos.

Q – Quesos de todas clases, Quincallería

S – Sedería en bruto ó manufacturada, sombreros de todas clases, sal molida en toda clase de envase, semillas de plantas y flores de todas clases.

T – Tabacos, té, tejidos de lana y de hilo

U – Utiles de uso doméstico de cobre, lata ó madera, etcétera

V – Vainilla, velas, vinos en toda clase de envases, vidrios planos en cajones y demás artículos no especificados en barriles, fardos ó cajones.

TONELADAS DE PESO

1000 kilogramos

A – Aceitunas en sacos, alambre de fierro y de toda clases, almidón, arados sueltos, azogue, aceite de coco y de palma para máquinas y todo aceite impuro para jabón y otros usos. Alquitrán, albayalde, alumbre, azarcón, azufre, anclas, arroz, afrecho, azúcar en sacos.

B – Balanzas, balaustres, braceros, barretas, brea

C – Cacao, cadenas de fierro y en general todo fierro manufacturado sin envase, café, cal, calamina, campanas, clavos de alambre, campeche en pasta, cera, chufio, cocinas económicas sin envase, cocos de Chile, carne salada, charqui, carbón de madera, cemento romano.

D – Duelas de todos tamaños
E – Estearino, estaño en barras
F – Fierro y plomo en barras y planchas
G – Grasa alquitranada é impura para carros, etcétera
H – Hoja de lata en cajones, harinas de todas clases en sacos, guano
J – Jabón, jarcia, jamones
L – Ladrillos de fuego, leña
M – Manteca en todo envase, mármol en bruto, macetas, molejones, munición, morteros de mármol y otros objetos de piedra labrada, metales y minerales en bruto.
N – Nieve, nueces
P – Papel de periódicos, parafina, pintura preparada ó en polvo, palas ó lampas, pez ó resina, pimienta, planchas para lavanderas, pizarras, piedras toscas de todas clases.
R – Rieles para ferrocarriles
S – Sal de soda, soda cáustica, salitre, salitre refinado, sogas y cordeles, sacos vacíos y crudo para sacos en fardos, suelas, sebo, sartenes, cacerolas y ollas de fierro, sal en panes.
T – Trigo y maíz, tachuelas, tornillos de fierro, cobre y plomo de todas clases, tubos de fierro, cobre y plomo de todas clases, tipos de imprenta, tacsana.
Z – Zinc en planchas ó barras, pasto seco y en general cereales, granos, legumbres y menestras.

ESPECIFICOS

	s.	c.
Aves	0	02
Botijas de aguardiente c/u	0	24
Barriles vacíos cada 60 galones de capacidad	0	05
Cabezas de plátano c/u	0	05
Cocos de Panamá sueltos	0	02
Cueros verdes c/u	0	02
Id. secos c/u	0	01
Canastas grandes de frutas c/u	0	15
Id. medianas c/u	0	10
Id. chicas c/u	0	05
Cañas enteras ó picadas de Guayaquil y guiones de luma c/u	0	06
Jaulas con canarios c/u	0	05
Damajuanas llenas c/u	0	05
Id. vacías c/u	0	04
Escobas de brezo c/docena	0	06
Naranjas, mangos y paltas sueltas, el millar	0	40
Piñas, sandías c/u	0	01
Ganado vacuno por cabeza	1	...
Cerdos	0	25
Ganado lanar y cabrío por cabeza	0	25
Mulas y caballos, c/u	0	75
Lumas c/u	0	30
Lumillas c/u	0	10
Coles, coliflor, c/u	0	10

Cebollas en atados c/u	0 01
Mangles grandes c/u	0 30
Id. chicos ó piñuelos c/u	0 15
Piscos de aguardiente llenos c/u	0 06
Id. id. vacíos c/u	0 04
Palos de balzas c/u	2 00

Art. 6° La Empresa conforme al artículo 7° del contrato de 16 de Agosto de 1869, cobrará durante la concesión, todo buque mercante mayor de 20 toneladas que fondee en el puerto del Callao, una prima de *doce centavos* de sol por tonelada de registro, otorgándose en compensación el derecho de hacer uso gratuitamente del Muelle y Dársena para embarcar su rancho y tener comunicación con tierra.– Este derecho, no será pagado por cada buque mercante nacional, vapores de las compañías que trafican en la costa de la República y demás asimilados á aquellas, sino, dos veces al año, cualquiera que fuere el número de entradas que hicieran al Callao.

Art. 7° Las tarifas establecidas en este contrato serán revisadas después de 10 años, la primera vez y cada cinco años después, por una comisión compuesta de cuatro miembros nombrados, dos por el Supremo Gobierno y dos por el Gerente de la Empresa del Muelle y Dársena debiendo en caso de discordia sobre algún punto, someter éste á la decisión de un árbitro designado por ambas partes.

Art. 8° Los derechos que se cobrarán durante todo el tiempo de la concesión, se abonarán en soles de plata, del peso y ley determinados en la ley del 4 de febrero de 1863, siempre que el tipo de la plata se mantenga superior á 34 peniques por sol, pero si el tipo baja hasta 34, la Empresa quedará autorizada para cobrar sus derechos á razón del tipo de 36 peniques, y cinco octavos por el sol de plata.

Art. 9° El remolque y atraque de los buques, así como el embarque y desembarque de mercaderías, será hecho por la Empresa concesionaria á su costo, hasta colocar los artículos, en los barcos, sobre los carros ó en las plataformas.

Art. 10° La Empresa se compromete á efectuar la carga ó descarga de los buques y vapores en un plazo tal, que resulte un término medio por escotilla de 60 toneladas diarias mínimun.– Los buques y vapores deberán someterse á estas condiciones, y en caso de no hacerlo sus consignatarios abonarán cinco centavos por tonelada de registro por cada día de exceso de permanencia en la Dársena. Quedarán exceptuados de este plazo, los casos de fuerza mayor y los fortuitos que haga imposible su observancia.

Art. 11° Los buques de guerra nacionales, harán uso del muelle dársena y sus accesorios, sin gravamen de ninguna clase. El embarque y desembarque de todos los artículos de propiedad del Estado, cualquiera que sea su naturaleza y sus transportes á los almacenes fiscales ó estaciones de los ferrocarriles en el Callao, se verificará por la Empresa sin costo alguno para el fisco.

Art. 12° El tráfico de pasajeros y sus equipajes hechos por embarcaciones particulares ó de cada buque, la carga y descarga de embarcaciones menores de 20 toneladas que hagan el comercio de cabotaje y de productos nacionales, estarán exclusivamente bajo las órdenes de la Aduana, y no sufrirán gravamen alguno por parte de la Empresa.

Art. 13° El muelle y dársena estará bien y constantemente alumbrado por medio de faroles de gas o luz eléctrica, como mejor convenga á la Empresa.

Art. 14° El derecho que pagan las embarcaciones de cualquier especie por provisión de agua, mediante la cañería de la Empresa, será percibido por la Municipalidad del

Callao.

Art. 15° La Empresa está obligada á remolcar y dar lugar en el muellle dársena á todos los buques que puedan atracar á sus muros, desde el momento que tengan aviso del Resguardo de estar listo para cargar ó descargar; y se obliga á construir una nueva Dársena, ó ensanchar la existente, cuando lo exija el aumento de tráfico y desarrollo del comercio.

Art. 16° Durante la concesión, los dos tercios por lo menos de los empleados de la Empresa, serán peruanos.

Art. 17° La Empresa tendrá siempre el material suficiente para el mejor servicio del muelle y dársena, carga, descarga y demás operaciones, con el repuesto conveniente, y mantendrá constantemente las construcciones y útiles en perfecto estado, haciendo las reparaciones y obras que sean precisas, de manera que al término de la concesión ó cuando el gobierno adquiera la obra, esté en perfecto estado de servicio.

Art. 18° El Gobierno se compromete durante todo el tiempo que gozará el muelle de privilegio exclusivo y absoluto, á mantener vigente el decreto de 31 de Octubre de 1877 por el cual se declara suprimidos los muelles y varaderos particulares en el puerto del Callao.

Art. 19° La Empresa se obliga á construir dentro de tres años contados desde la fecha de la notificación de este contrato, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, notorios y reconocidos, sobre los terrenos de su propiedad particular conocidos bajo el nombre de terrenos de reclamación ganados sobre el mar, 25 almacenes ó más, si la área lo permite, para depósitos generales, de una superficie de 500 metros cada uno, y á edificar á su costa sobre dichos terrenos y en el mismo término de tres años oficinas para la Aduana y Resguardo. Los planos y detalles de los almacenes y oficinas mencionadas, serán sometidas á la aprobación del Gobierno prévio exámen del concejo de obras públicas antes del 31 de Diciembre del presente año. Todo el tiempo que transcurriese deducido un mes, entre la presentación de los referidos planos, y su aprobación no se contará en el plazo de los tres años, dentro de los que deben de estar construídos los almacenes ganerales. Una vez entregados al servicio público los almacenes, que se considerarán desde luego como depósitos fiscales, el Gobierno percibirá el 20% de las entradas brutas de almacenaje de los depósitos generales.

Art. 20° El Supremo Gobierno entrará inmediatamente después de construídas, en posesión de las oficinas de Aduana y Resguardo sin gravamen alguno, y ejercerá sobre los edificios, así como en las varias operaciones de carga, descarga, remolque, &,&, la inspección conveniente y dictará las providencias que estimare oportunas al mejor servicio, y guarda de los almacenes y de los intereses del Gobierno y del comercio, en todo lo que no se oponga á los derechos que por este contrato adquiere la Sociedad General.

Art. 21° La Empresa se obliga á provocar una Compañía Nacional para la construcción y explotación de los almacenes generales de depósito por medio de acciones que ofrecerá al público sin prima ni comisión alguna. Si publicados los avisos por 30 días y pasados otros 30, no se presentasen suscriptores suficientes, la Empresa asumirá todas las acciones sobrantes.

Art. 22° La Empresa queda autorizada para hacer adelantos sobre las mercaderías que tenga depositadas; y la manera y forma como se lleven á cabo las diferentes operaciones de los Warrants, será materia de un reglamento especial formado por una comisión en que estarán representados el Gobierno, la Empresa y el comercio, quedando establecido desde ahora que no podrá cobrarse de intereses por derechos ó adelantos más del nueve por ciento anual.

Art. 23° La empresa del muelle dársena renuncia el cobro de las 40,000 libras ester-

linas y sus intereses que le adeuda el Supremo Gobierno según escritura pública celebrada en 8 de Agosto de 1876, ante el notario público don Claudio José Suárez, por venta de los terrenos ocupados por la estación del ferrocarril de La Oroya en el Callao; y dá por cancelados, además, todos los créditos y reclamaciones que tiene ó pueda tener en contra del Fisco anteriores al 11 de Abril de 1885, cualquiera que sea su origen ó naturaleza. El Gobierno á su vez, da por no existentes los créditos que pudiera tener contra la Empresa hasta la misma fecha, renunciando ambos al efecto toda acción proveniente de error, omisión, cesión ó cualquiera otro que pudiera favorecer a algunos de ellos.

Art. 24° Para el reembolso de las sumas que el Supremo Gobierno adeuda por los préstamos hechos por escrituras públicas de 11 de Abril de 1885, por valor de 500,000 soles y 24 de Octubre del mismo año por 75,000 libras esterlinas, el Gobierno establece á cargo de todo buque mayor de 20 toneladas de registro que fondee en el Callao, un derecho fiscal de 20 centavos por tonelada métrica de mercadería que se embarque ó desembarque, cuyo derecho será percibido directamente por la Empresa, quedando exceptuados de este pago los buques que por avería ú otra causa tocasen en el puerto de arribada, ó para tomar órdenes. El producto de este derecho, se aplicará primeramente al pago de los intereses de los antedichos préstamos; y si resultare algún exceso, á favor del Estado, á la amortización del capital en el orden cronológico. Al efecto se llevará en la oficina del muelle Dársena á más de las cuentas principales de préstamo, una cuenta especial improductiva de intereses llamada "Liquidación de los intereses de la deuda del Supremo Gobierno", y se remitirá cada tres meses un extracto de ella al Ministerio de Hacienda. El derecho fiscal quedará suprimido, una vez verificado el reembolso completo de la deuda del Estado. El interés del préstamo arriba indicado de 75,000 libras esterlinas, queda rebajado del 9% pactado en 1885 al 6%.

Art. 25° Si vencido el término de los 25 años del privilegio, á que se refiere el presente contrato, no estuviera la Empresa totalmente reembolsada de los capitales á que se refiere el artículo anterior y sus respectivos intereses, el Supremo Gobierno se compromete á mantener en vigencia el presente contrato, por el tiempo que fuere absolutamente necesario para la cancelación de dichos créditos, ó á decretar de acuerdo con la Sociedad General, cualquiera otro medio de realizarle que asegure á ésta, el reembolso de sus capitales en un plazo que no podrá pasar de diez años.

Art. 26° Para seguridad del pago de los derechos que tenga que satisfacer el Comercio y los Agentes al Muelle y Dársena y á los Almacenes Generales, la Aduana del Callao no admitirá ningún manifiesto por menor sin el respectivo visto bueno de la Empresa.

Art. 27° La Empresa queda exonerada del pago de derechos de Aduana por los útiles y materiales destinados á la construcción de los Almacenes Generales, Oficinas de Aduana y Resguardo. Verificada la construcción de estos edificios y oficinas sólo quedará exonerada de pagar derechos de Aduana, durante la subsistencia de este contrato por los artículos que sean necesarios para el ensanche de las obras de la Dársena y conservación y explotación de ésta, y todas sus dependencias, conforme á la relación que presentará al Ministerio de Hacienda y que irá anexa al presente contrato. En compensación de esta exención de derechos, la Empresa se obliga á llevar con sus propias locomotoras y carros á los almacenes fiscales actuales y á los que se edifiquen en el Callao, sin gravamen ninguno para el fisco, toda la carga afecta a derechos.

Art. 28° Sin embargo de lo estipulado en el artículo anterior cuando el Supremo Gobierno lo tenga por conveniente, la Empresa se obliga a abonar los derechos de Aduana de todos los artículos que introduzca ó compre para la explotación de dichos

almacenes y del Muelle y Dársena y sus dependencias, indemnizándosele el servicio que continuará prestando de conducir sus mercaderías con sus propios elementos á los almacenes fiscales con la suma mensual de 500 soles de plata que le serán abonados por la Aduana del Callao, descontándolos de la partida correspondiente de los derechos que causen las mercaderías, cuyo despacho solicite.

Art. 29° La Empresa queda expresamente obligada á no hacer á ninguna compañía, ni casa comercial, rebaja de tarifas, ni en general concesión alguna que las ponga respecto de las demás en condiciones más favorables.

Art. 30° El presente contrato caducará precisamente el 19 de Julio de... siempre que no se presenten los casos de prórroga estipulados en el artículo 3° del presente contrato, pasando desde esa fecha á ser propiedad del Estado, quien entrará de facto en posesión del Muelle Dársena y de los almacenes generales con todo su material y útiles sin desembolso de ninguna especie. El Gobierno se reserva, el derecho de adquirir la propiedad absoluta del Muelle Dársena y los Almacenes generales, con todo su material y útiles en cualquier tiempo, abonando á la Empresa el tercio de tasación con el descuento de 2% sobre cada año de los que hubiesen transcurrido desde la fecha del presente contrato.

Art. 31° La Sociedad General establecida en la calle de Provence N° 56 París renuncia á su propio fuero, domicilio y vecindad, y se somete á las Leyes y Tribunales del Perú, sobre la inteligencia y efectos de este contrato y lo que con él se relacione, pudiendo ser demandado el representante de la Empresa, que debe tener su domicilio en Lima ó el Callao, sin necesidad de citación personal al representante de la Empresa en París.

Art. 32° Un año antes de la expiración de este contrato, se hará un formal inventario de todo lo que corresponde á la Empresa, conforme al art.... por peritos nombrados por ambas partes.

Art. 33° Por el presente contrato queda renovado y sin efecto, el primitivo de 7 de Agosto de 1899 elevado á escritura pública el 16 del mismo mes, ante el escribano don Claudio José Suárez, y sin ningún valor ni efecto todas las disposiciones posteriores que opongan á sus estipulaciones.

Art. 34° La Sociedad General queda exenta del pago de timbres por el otorgamiento de la presente escritura.

Art. 35° Si por algún motivo la Sociedad General tuviese necesidad de transferir este contrato, podrá hacerlo previa aquiescencia del Gobierno, á cualquiera ó sociedad de responsabilidad comprobada, para que en todo tiempo quede determinada la responsabilidad del concesionario.

Art. 36° El presente contrato será sometido al Congreso Nacional para su ratificación, sin perjuicio de que se pondrá en el acto en ejecución con el carácter de provisional. Póngase en conocimiento de don Federico Berthelot, representante de la Sociedad General de París, para que exprese la aceptación del presente contrato; y hecho, procédase á extender la correspondiente escritura.

Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

YRIGOYEN.

ANEXO F

MODIFICACION

DE LA CLAUSULA 24 DEL CONTRATO CELEBRADO CON LA EMPRESA DEL MUELLE Y DARSENA DEL CALLAO

EL SUPREMO GOBIERNO DEL PERU CON EL GERENTE DE DICHA EMPRESA

En la ciudad de Lima, capital de la República del Perú, á los once días del mes de Junio del año de 1887, ante mí, el infrascrito Escribano y testigos que al final se nominarán, fueron presentes por una parte, el señor Director General de Hacienda, don Simón Yrigoyen, natural y vecino de esta ciudad, mayor de edad, y de estado casado, y por la otra, el señor don Federico Berthelot, natural de Francia, vecino del Callao, mayor de edad, de estado soltero, é inteligente en el idioma castellano y hábil para contratar, Gerente del Muelle y Dársena del Callao y representante de la Sociedad General de París, á quien conozco, de que doy fe, y dijeron que elevase á escritura pública, la minuta que con tal objeto me entregaron, junto con un expediente, cuyo tenor de ambos es como sigue:

Lima, Junio 10 de 1887

Señor Escribano de Hacienda, don José Claudio Suárez

Sírvase Ud. extender en su registro de escrituras públicas, una por la que conste, que la cláusula vigésima cuarta de la del contrato extendido por ante U. en 14 de Mayo último, ha quedado modificada en los términos de la Suprema resolución de esta fecha, que á la letra dice:

Vistas las presentes comunicaciones del Gerente de la Empresa del Muelle y Dársena del Callao, manifestando su conformidad con las modificaciones propuestas por el Ministerio de Hacienda á la cláusula Vigésima cuarta del contrato celebrado con esa Empresa en catorce de Mayo último, que consisten:

1° En que el derecho fiscal de veinte centavos á que se contrae dicha cláusula, será pagado directamente por los interesados, al efectuar la carga y descarga de sus mercaderías, y nó por las naves, como estaba establecido; y

2° Que el preindicado derecho se cobrará una sola vez en los trasbordos como si éstos constituyeren una sola operación;

Apruébanse dichas modificaciones:

En consecuencia pase á la Dirección General de Hacienda para que mande extender la respectiva escritura, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S.E.

YRIGOYEN.

Insertará U. así mismo en el registro, las dos comunicaciones á que se refiere la Suprema resolución transcrita, y el decreto de este despacho, con cuyo objeto le remito en fojas dos útiles, los respectivos documentos; y agregará U. las demás cláusulas de estilo necesarias para la validez y firmeza legal de la presente escritura, modificativa de la del contrato mencionado, y después de hacer en ésta las anotaciones del caso, pasará un testimonio en forma á esta Dirección, con los antecedentes indicados.

Dios guarde á U.

SIMON YRIGOYEN.

BERTHELOT

DICTAMEN

Comisión principal de
Hacienda y Comercio
Un sello que dice:
Secretaría del Congreso
Dictamen adicional

Señor:

Después de formulado nuestro precedente dictamen, provocados á nueva discusión por el Gerente de la Empresa del Muelle y Dársena y deseosos de poder presentar á la Cámara una solución de carácter definitivo sobre la base de las modificaciones que propusimos antes, hemos llegado á obtenerlas en su mayor parte en lo sustancial. Por consiguiente ampliando nuestro anterior dictamen, presentamos á la Cámara los puntos que puede y debe modificarse á nuestro juicio el contrato sometido á la aprobación legislativa, de manera que terminen las cuestiones pendientes, sin necesidad de nuevos aplazamientos.

Respecto á los casos de fuerza mayor ó casos fortuitos que produzcan la suspensión del tráfico, debe estipularse en el artículo 3°, que la Empresa solicitará del Gobierno que califique el hecho y fije el tiempo de la interrupción dentro de los treinta días siguientes á la terminación del incidente que motiva la reclamación, sin que vencido ese término pueda usarse por ningún motivo del derecho que en ese artículo se concede. En cuanto á los trasbordos vuestra comisión insiste en que el artículo 4° se modifique en el sentido de que las operaciones del trasbordo se consideren en todo caso como una sóla, con el gravamen de un sol de plata por tonelada; pudiendo tener lugar en cualquier momento de la descarga del buque, suprimiéndose por consiguiente los plazos que en dicho artículo se señalan y el doble gravamen que se impone.

En el artículo 5° relativo a la clasificación de marcaderías, debe considerarse entre las que pagan por tonelada de peso las cáscaras de lingue que están incluídas en las de medida.

El artículo 6° que autoriza á la Empresa para cobrar conforme al primitivo contrato de 1869, un derecho de doce centavos por tonelada de registro á todo buque que fondee en el Callao durante la concesión, debe refundirse en el artículo 24 que crea un derecho de veinte centavos por tonelada métrica de mercaderías, que se embarque ó desembarque para el pago de la deuda reconocida por el Supremo Gobierno. Debe suprimirse al artículo 6° y estipularse en el 24 que la Empresa cede en favor del Fisco ese derecho de doce centavos; y que continuará recaudándolo como gravamen fiscal aplicable al pago de la antedicha deuda en los términos y condiciones que el de veinte centavos, declarando que extinguida la deuda cesará el cobro de ambos derechos y consignándose por los demás la excepción que en favor de los buques nacionales y de los vapores que trafican en la costa, consigna el referido artículo 6°.

Es indispensable que en el artículo 7° se exprese con toda claridad, que la revisión

determinada en él, se entiende no á la clasificación de mercaderías solamente, sino á los derechos que se estipulan por la carga, descarga y trasbordo. En dicho artículo debe expresarse también que la revisión se hará cada cinco años desde la primera vez. Para evitar dificultades hay necesidad de consignar en el mismo artículo, que los cuatro comisionados elegidos, dos por el Gobierno, y dos por la Empresa que deben revisar las tarifas, nombrarán antes de comenzar á ejercer sus funciones, el quinto miembro que debe servir de árbitro dirimente en caso de discordia.

La estipulación del artículo 8° relativa al cambio, para ser equitativa y aceptable, debe modificarse sustancialmente. Vuestras comisiones creen, que mientras el cambio fluctúe entre treinta y cuatro y treinta y siete peniques, la Empresa debe cobrar en soles de plata por su valor nominal, que si el cambio baja de treinta y cuatro, la Empresa podrá cobrar el aumento proporcional á la diferencia de cambio, calculando el sol á treinta y cuatro peniques; pero si sube de treinta y siete, la Empresa deberá recaudar los derechos de carga, descarga y trasbordo, con la disminución proporcional á la diferencia de cambio, calculando el sol de plata á treinta y siete. Debe estipularse claramente también, que para llevar á cabo la recaudación con el recargo consiguiente á la alteración del cambio es necesario que dicha alteración se mantenga cuando menos por treinta días consecutivos; modificada así la estipulación del cambio, debe consignarse en el artículo 7° la declaración expresa de que la revisión de las tarifas no será jamás en el sentido de elevarlas sobre las cifras establecidas en este contrato. Si por los artículos 10 y 15 la Empresa contrae la obligación de descargar, embarcar, etcétera, y dar lugar en la Dársena á los buques que puedan atracar á sus muros, sujetando a los consignatarios á una multa si los buques no están expeditos para las operaciones que se determinan en los citados artículos, justo es completar el tenor de ellos, obligando á la Empresa á abonar las estadías correspondientes en el caso de ser ella la responsable de los perjuicios que pudieran originarse.

El artículo diez y ocho debe aclararse en el sentido de que la prohibición de construir paraderos particulares, durante el término del privilegio, sólo se extiende á los que tengan por objeto la carga y descarga de marcaderías, pero no á los que se destinen simplemente á la reparación y construcción de embarcaciones.

Debe suprimirse del artículo 19°, la parte relativa á la construcción de almacenes fiscales en los que la Empresa cobra la mayor parte del derecho de almacenaje, quedando subsistente la de construir las oficinas para la Aduana y Resguardo, sin gravamen ninguno para el fisco, y dentro del término de los tres años allí estipulados; como consecuencia deben suprimirse los artículos 20°, 21° y 22°.

El artículo 25° necesita ser modificado en el sentido de que si después de los veinticinco años del contrato, no se hubiere cancelado la deuda del fisco a la empresa, cesará definitivamente el privilegio, subsistiendo los derechos fiscales destinados por el contrato al pago de la deuda en el caso de que el Gobierno no la reembolsare al contado, ni arbitrare otro medio de pagarla.

Sin modificar los artículos 27° y 28°, el Supremo Gobierno debe hacer inmediatamente efectiva la estipulación contenida en el último, para que la Empresa abone los derechos de Aduana por todos los artículos que introduzca.

En el artículo 31° debe agregarse la renuncia formal de la Empresa á toda intervención diplomática en las cuestiones que pudieran surgir con el Estado por causa del contrato, sometiéndose en todo, entera y exclusivamente á las Leyes y Tribunales del Perú.

Como medio de resolver por completo las dificultades que tuvo en mira el Congreso al expedir la autorización legislativa de 25 de Octubre de 1886, vuestras comisio-

nes os proponen: Que aprobéis el contrato celebrado con el Supremo Gobierno con la Empresa y Muelle Dársena del Callao en 5 de Mayo de 1887, con las modificaciones contenidas en el cuerpo de este dictamen que deberán incorporarse en el contrato remitiéndose al Poder Ejecutivo copia de este dictamen para los efectos consiguientes.

Dese cuenta.

Sala de las Comisiones.

Lima, Octubre 18 de 1887

W. VENEGAS
N. RODRIGUEZ
ARTURO GARCIA
DEMETRIO S. MIRANDA
ISMAEL DE LA QUINTANA

AURELIO DENEGRI
ANTERO ASPILLAGA
JUAN F. HERNANDEZ
HILDEBRANDO FUENTES
SALOMON RODRIGUEZ

Es copia auténtica
Lima, Octubre 25 de 1887

DANIEL DE LOS HEROS.

RESOLUCION LEGISLATIVA

Lima, 25 de Octubre de 1887

Excelentísimo Señor:

El Congreso ha aprobado el contrato celebrado el 5 de Mayo último entre el Poder Ejecutivo y la Empresa del Muelle y Dársena, con las modificaciones indicadas en el dictamen especial de las Comisiones de Comercio y de Hacienda de la Honorable Cámara de Diputados, cuya copia remitimos á V.E. para que esas modificaciones se incorporen en el mencionado contrato, dentro de seis meses de la fecha de esta resolución, prorrogando con tal motivo por igual tiempo la vigencia provisional del mismo contrato.

Lo comunicamos a V.E. para su inteligencia y demás fines
Dios guarde á V.E.

F. ROSAS, Presidente del Senado
ALEJANDRO ARENAS, Presidente de la Cámara de Diputados
DANIEL DE LOS HEROS, Secretario de la Cámara de Diputados
ELIAS MUJICA, Secretario del Senado.

Al Excmo. Sr. Presidente de la República
Lima, á 31 de Octubre de 1887
Cúmplase, regístrese y publíquese
Rúbrica de S.E.

YRIGOYEN.

ANEXO G

Tarifa a que deberán sujetarse las capitanías de puerto en la recaudación de derechos (*)

Lima, Setiembre 28 de 1887

Considerando:

1° Que es necesario reglamentar los derechos de Capitanías de que se ha dado cuenta al Congreso.

2° Que estando pendiente para la aprobación respectiva, la tarifa con que hoy se recauda los indicados derechos, es preciso darles su forma legal.

3° Que no habiéndose consignado en el Presupuesto General de la República muchos de los gastos de material y útiles diversos para las Capitanías y dependencias de Marina, es oportuno dedicar estos fondos á ese servicio y aliviar así las rentas generales del Estado.

Se resuelve:

1° La tarifa á que deben sujetarse las Capitanías de Puerto para la recaudación de los derechos por sus servicios en sus dependencias, será la siguiente:

N°	s.	cts.
1°–Por licencias de salida de vapores extranjeros en los puertos mayores	4	...
2°–Por licencias de salida de vapores nacionales ó de cabotaje	3	...
3°–Por licencia de salida de vapores extranjeros en los demás puertos	2	...
4°–Por licencia de salida de vapores nacionales ó de cabotaje	1	...
5°–Por licencias de salida de buques de vela extranjeros, mayores de 50 toneladas, en los puertos mayores	4	...
6°–Por licencias de buques de vela extranjeros, mayores de 50 toneladas, en los demás puertos	2	...
7°–Por licencias de buques de vela extranjeros, menores de 50 toneladas, en los puertos mayores	2	...
8°–Por licencias de buques de vela extranjeros, menores de 50 toneladas, en los demás puertos	1	...
9°–Por licencias de buques de vela nacionales, mayores de 50 toneladas, en los puertos mayores	2	...
10°–Por licencias de buques de vela nacionales, mayores de 50 toneladas, en los demás puertos	1	...
11°–Por licencias de buques de vela nacionales, menores de 50 toneladas, en los puertos mayores	1	...
12°–Por licencias de buques de vela nacionales, menores de 50 toneladas, en los demás puertos	0	50

(*) Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar*, T. III, pp. 52–55.

13°–Por roles de vapores en los puertos mayores ..... 1 ...
14°–Por roles de vapores en los demás puertos 0 50
15°–Por roles de buques de vela extranjeros, mayores de 50 toneladas, en los puertos mayores 0 75
16°–Por roles de buques de vela extranjeros, mayores de 50 toneladas, en los demás puertos ..... 1 ...
17°–Por roles de buques de vela extranjeros, menores de 50 toneladas, en los puertos mayores 0 75
18°–Por roles de buques de vela extranjeros, menores de 50 toneladas, en los demás puertos 0 50
19°–Por roles de buques de vela nacionales, mayores de 50 toneladas, en los puertos mayores 0 50
20°–Por roles de buques de vela nacionales, mayores de 50 toneladas, en los demás puertos 0 50
21°–Por roles de buques de vela nacionales, menores de 50 toneladas, en los puertos mayores 0 50
22°–Por roles de buques de vela nacionales, menores de 50 toneladas, en los demás puertos 0 25
23°–Por licencias de Chatas y dragas, cada seis meses ..... 20 ...
24°–Por licencias de pontones para depósitos, menores de 500 toneladas, cada seis meses ..... 20 ...
25°–Por licencias de pontones para depósitos, mayores de 500 toneladas, cada seis meses ..... 2[illegible] ...
26°–Por licencias para pontones para posada de marineros, cada seis meses ..... 12 ...
27°–Por patente á buques nacionales ..... 30 ...
28°–Por pasavante de embarcaciones menores de 20 á 50 toneladas10 ...
29°–Por pasavante de embarcaciones menores de 50 toneladas ..... 1 ...
30°–Por renovación de pasavantes de embarcaciones menores de 50 toneladas ..... 1 ...
31°–Por escrituras de venta de embarcaciones menores de 50 toneladas 5 ...
32°–Por título de Capitán de travesía ..... 30 ...
33°–Por títulos de Capitán de Cabotaje y primer piloto ..... 20 ...
34°–Por títulos de segundo piloto y práctico ..... 10 ...
35°–Por barquear en la costa como patrones de embarcaciones menores de 50 toneladas ..... 6 ...
36°–Por depósito de patente de buques extranjeros donde no hay Cónsul ó Agente Consular ..... 4 ...
37°–Por certificados que se expidan en toda capitanía ..... 4 ...
38°–Por cada tonelada de registro que resulte del arqueo de un buque 0 10
39°–Por tonelada de lastre que hagan los buques nacionales en los puertos en que este derecho no haya sido adjudicado á la Municipalidad 0 20
40°–Por tonelada de lastre que hagan los buques extranjeros en los puertos en que este derecho no haya sido adjudicado á la Municipalidad 0 40
41°–Por tonelada de agua á los buques nacionales en los puertos en que este derecho no haya sido adjudicado á la Municipalidad 0 20
42°–Por tonelada de agua á los buques extranjeros en los puertos en

que este derecho no haya sido adjudicado á la Municipalidad	0	40
43°–Por licencias de lanchas á vapor en la bahía, cada seis meses ...	6	...
44°–Por matrículas de lanchas sin vapor, cada seis meses	3	...
45°–Por matrículas de botes, cada seis meses	1	...
46°–Por matrículas personales, cada seis meses	0	50
47°–Por papeletas de embarque ó desembarque de marineros, cada uno	1	...

Deben exceptuarse del pago de aguada á todos los buques o embarcaciones que la hagan en el puerto de Tumbes, y en los que no posea cañería del Estado.

2° Todo cuanto se recaude en cada Capitanía, será remitido mensualmente por los Capitanes de Puerto a la Sección de Capitanías, acompañando al efecto, el comprobante del ingreso, cuyos fondos quedarán en depósito a disposición del Ministerio de Guerra y Marina.

3° El Jefe de la Sección de Capitanías será responsable de ese depósito y de que la recaudación sea real y efectiva y su remisión periódica, revisando desde luego, cada comprobante que debe estar en conformidad con los libros que llevan las capitanías, de entradas y salidas de buques, de matrículas, de multas, etc.

4° Los Capitanes de puerto no podrán retener por ningún motivo las sumas recaudadas, más del término señalado para su remisión á la Sección de Capitanías y ni ésta ni aquellas podrán disponer de los indicados fondos, sin previa orden por escrito del Ministerio de Guerra y Marina bajo seria responsabilidad.

5° Estos fondos se aplicarán de preferencia a los gastos ordinarios de útiles de escritorio y material de Capitanías y dependencias de Marina, que sea de más urgente necesidad y en conformidad al monto que sobre el particular señale el Ministerio del Ramo, en los pedidos que en forma se eleven por los Capitanes de Puerto y demás dependencias.

6° Los Capitanes de Puerto y el Jefe de la Sección del Callao como oficinas recaudadoras, percibirán el 6% de las cantidades colectadas según la tarifa ya indicada, atendiéndose al efecto, á lo preceptuado en el artículo 2° de los adicionales del Reglamento de Capitanías vigente.

7° En la fecha se dará balance general á las cuentas anteriores, se abrirán nuevos libros en la Sección de Capitanías, en los que se consignarán el saldo que resulte, las cantidades por cobrar de recaudación y gastos hechos que corresponden á la Caja Fiscal, dando por cancelada toda otra partida de diverso origen.

El Ministro de Guerra y Marina dispondrá lo conveniente al mejor cumplimiento de esta resolución en todas sus partes.

Rúbrica de S.E.

BORGOÑO.

ANEXO H

Importación por el Callao en el año 1884

ARTICULOS	VALOR
Sección 1ª–Algodones	
Algodón en rama	318 91
Amotapes, arabias y otros no denominados	14,777 29
Cambray	41,116 31
Camisetas y calzoncillos de punto	46,894 31
Cinta para presillas de botas y otros usos	6,099 42
Cinturones	84 70
Corbatas y bufandas	591
Cortes de muselina para gorras	338 32
Cortinas	1,615 74
Cotines	11,966 57
Cuellos de cambray y tul	277 21
Chales y rebozos	10 10
Damasco	6,550 93
Dril	230,900 47
Encajes	26,984 52
Esterillas para bordar	239 20
Felpa y terciopelo	6,028 54
Franela	20,177 42
Frazadas	16,587 83
Género blanco	382,043 11
Género para toldos y sacos	32,588 23
Género para encuadernar	153 40
Género para pintar al óleo	362 55
Género elástico para botines	9,908 76
Género para persianas	402 16
Género para forro de muebles	9,619 51
Guantes	4,949 10
Hilacha para limpiar máquinas	2,726 75
Hilo en ovillo y carretes	81,539 11
Hilo para coser velas	35 08
Lamas	291 42
Lona para buques	2,593 88
Mahon	534 80
Manteles	636
Mechas para lámpara	764 62
Medias	100,330 50
Pabilo	129 70
Pañuelos	68,787 55
Pañolones	17,931 42
Pasamanería	10,455 78
Piqué	5,335 23
Ponchos en corte	10,629 56
Redecillas	32 [illegible]0
Renguillos	1,196 04
Sábanas para baño	235 75
Sobrecamas y sobremesas	14,669 04
Tejidos de punto	699
Tirantes	172 26
Tiras bordadas	22,948 16
Tocuyo	301,043 79
Toallas	18,055 79
	S. 1,976,581 07
Sección 2ª–Lanas	
Alfombras	6,384
Bayetas	165,313 40
Bordados sobre esterlin	276
Camisetas y calzoncillos de punto	5,090 42
Casimir y paño	390,514 65
Casinetes	1,148 80
Ceñidores o fajas	1,301
Cintas para sobrecinchas	5,867 68
Damasco	693 50
Encajes	368
Fieltros para corona	905 71

ANEXO H

ARTICULOS	VALOR
Franela	54,165 71
Frazadas	41,212 08
Género para vestidos	169,280 85
Género para forro de muebles	4,560 43
Género de punto para pantalones	1,011 20
Género para ponchos	2,837 36
Género elástico para botines	9,226 25
Gorras	415
Guantes de punto	400 26
Hilo para tejer	20,038 63
Jergón	449
Lanillas para banderas	609 80
Mantas para señora	243 75
Medias y calcetines	2,603 25
Merino y cachemira	141,247 43
Paño para tropa	24,519
Paño para mesas de billar	1,184 61
Pañolones y chales	44,737 56
Pasamanería	7,220 90
Ponchos sin costura	879 90
Sobrecamas y sobremesas	3,274 72
Satín para calzado	27,829 12
Tejidos de punto	5,282 78
Terciopelo para muebles	229
Tiras de luto para sombreros	436
Tripe	32,928 28
Trenzas y trencillas	11,416 70
	S. 1.186,112 73

Sección 3ª–Lencería

Bramante	11,928 33
Bretaña	10,475 81
Brin	15,215 03
Camisetas de punto	20
Cintas	251 20
Cotines	23,422 68
Crudo para sacos	11,192 43
Damasco	3,609 98
Dril	3,532 18
Enaguas en corte	48
Encajes	1,064 70
Género para pintar	2
Género para trajes	341 94
Género elástico para botines	100 80
Guantes	1,660 20
Hilo para costura	838 27
Hilo para sastres	400 80
Hilo cáñamo	10,515 45
Hilo para coser velas	4,714 18
Jergón de cáñamo	1,237 82
Lona para velas de buque	13,715 10
Lona para pantalones	1,491 69
Lona para toldos	1,119 59
Mantillas	39 20
Manteles	4,543 14
Medias y calcetines	1,310 25
Pañuelos	15,067 33
Sábanas para baño	248 30
Sobrecamas y sobremesas	119 55
Tejidos de punto	3,126 20
Tiras y recortes	210
Toallas	2,761 16
	S. 144,309 31

Sección 4ª–Sedería

Brocados	1,994 76
Camisetas y calzoncillos	1,055 20
Ceñidores	3,129 20
Cintas y listonería	46,549 87
Cinturones	2,341 50
Corbatas	1,936 20
Crespón	3,628 70
Cuellesitos	30
Damasco	3,303
Encajes	8,016 15
Felpa para sombreros	1,464 20
Felpilla	50 40
Frazadas	60
Gaza	2,252 70
Géneros llanos ó labrados	102,452 17
Género elástico para botines	13,504
Gorros	172
Guantes	10,873 85
Ligas	18 20
Mantas llanas ó bordadas	53,886
Mantillas de tul	104 20
Medias y calcetines	661 50
Pañuelos	36,815 19
Pañolones	5,555 89

ARTICULOS	VALOR	
Pasamanería	14,857	88
Seda en madejas y carretes	6,278	11
Sobrecamas	100	
Tejidos de punto	325	
Terciopelo	13,715	98
Tirantes	16	50
Tul y velos	4,463	10
	S. 339,611	45

Sección 5ª–Muebles y Costurados

Aciones para estribos	5	66
Ajuares para criaturas	2,648	
Alforjas	5	
Almohadas	15	50
Arneses para coches y carretas	734	
Babadores	285	
Botas para hombres	50	
Botas para criaturas	1,528	
Baules de alcanfor	1,231	
Baules ó maletas	3,279	
Bertas	573	
Blusas de punto	203	40
Blusas se seda para chino	32	
Blusas de hilo y algodón	94	75
Botas para hombres	788	46
Botines para hombres	2,772	10
Botas y botines para señoras y niñas	40,560	52
Botines escarpines	327	25
Cabezadas para caballos	80	75
Cajas para sombreros	107	50
Calzoncillos y camisetas de franela	5,377	06
Calzoncillos y camisetas de hilo y algodón	19,575	12
Camayes, capas	2,420	75
Camisas de algodón para hombre	74,762	08
Camisas de hilo para hombre	299	
Camisas de franela	4,178	50
Camisas de brin	1,195	
Camisas de seda	215	50
Camisas de algodón para señoras	1,499	50
Camisas de hilo para señoras	1,655	40

ARTICULOS	VALOR	
Camisetas para señoras	447	20
Capas de paño para hombres	238	
Capas y capotes impermeables	724	
Capotes para tropa	74	
Coronas	667	16
Carrilleras para gorras	3	
Carretas	580	
Carretillas de mano	531	
Cochesitos de mano	637	50
Categorías	1,509	
Catres y cunas de bronce	14,824	03
Cinchas para monturas	36	16
Cinturones	197	25
Cofias para señoras	4	
Colchones de lana y crin	250	
Id. de resortes	96	
Collares para caballos	45	
Corbatas	23,383	66
Corbatines	357	20
Correas con espuelas	22	
Corsés	15,644	
Cortes de cabretilla para calzado	15	33
Coronillas para sombreros y gorras	1,147	43
Cortinajes y colgaduras	1,032	44
Cuellos para hombres	7,255	
Cuellos para señoras	886	90
Chalecos de paño	628	83
Chalecos de algodón é hilo	186	75
Chaquetas de lana y de punto	3,155	67
Chaquetillas para criaturas	4	50
Charreteras	18	
Chinelas	1,400	
Chicotillos	18	
Dragonas para militares	30	
Enaguas ó crinolinas	485	64
Estribos de cuero ó madera	96	
Fundas para escopeta	53	30
Fundas de almohadas	244	
Gorras para señoras y criaturas	2,128	05
Gorras para militares y otras	1,352	65
Gorros	647	17
Guantes de piel	7,486	19
Guantes de esgrima y para limpiar caballos	34	
Jáquimas para caballos	7	33

ANEXO H

ARTICULOS	VALOR
Levitas de paño ó seda	210 33
Levitas de hilo y de algodón	597
Ligas	624
Listones para calzado y la cabeza	467 32
Maletas para monturas	170
Mandiles para criaturas	1,136 85
Mantas para caballos	18 20
Monillos	266 80
Morrales para cazadores	39 50
Muebles ordinarios	17,683 66
Muebles finos	5,007 37
Muñecas vestidas	975 60
Necesarios	1,138 75
Ornamentos para las iglesias	89
Pantalones de paño para hombres	1,498 88
Pantalones de lana, hilo y de algodón	1,220 82
Pantalones para señoras	173
Pañales	12
Papeleras de cuero ó madera	748 83
Pelerinas	4
Polainas de lana y cuero	390
Ponchos para hombres	16,660
Ponchos para señoras	25
Puños para hombres y señoras	2,166 50
Ridículos para señoras	2,658 92
Sábanas de hilo y de algodón	856
Sacos para hombres	5,242 75
Sacos para envase	36,471 48
Sacos para viaje y colegio	1,290
Sillas para montar	2,600 50
Sobrecamas de piel y de seda	410
Sobrecorsés	16
Sobretodos de casimir para hombres	906
Sombreros de felpa y castor	2,083 33
Sombreros para militares y religiosos	355 33
Sombreros de lana, seda, ó algodón para hombres	52,986 32
Sombreros de hule para hombres	45
Sombreros sin adornos para señoras y niños	4,547 16
Sombreros adornados para señoras y niños	4,194 83
Sombreros de petate y paja ordinarios	7,923 72
Sombreros de paja	2,211 73
Sombreros para marineros y otras clases	3,183 66
Trajes de lana ó algodón para niños	321 92
Trajes de algodón ó lino para hombres	50 25
Tiras de frisú	1,463 25
Tiras de seda	395 58
Varas para carruajes y carretillas	78
Vestidos de algodón ó lino para señoras	2,387 22
Vestidos de lana para señoras	1,130 20
Vestidos de seda y terciopelo para señoras	5,036
Vestidos para baño	346 20
Vestidos de fantasía	22
Vestidos para buzos	222
Vestidos de seda para criaturas	1,095 62
Vestidos de lana, hilo y algodón para criaturas	5,179 19
Vestidos para marineros	60
Viseras para gorras ó morriones	1,314
Zapatos de seda para señoras	990
Zapatos de otras clases para señoras	6,199 82
Zapatos de seda para niños	138
Zapatos de otras clases para niños	2,261 55
Zapatos y zapatones finos para hombres y niños	905 33
Zapatos blindados	1,892 83
Zapatos chinos	148 33
Zapatos de jebe	14 16
Zapatos para baño	236
Zapatillas de paja	1,172 50
Zapatitos para criaturas	1,540 58
Zuecos de madera	30
Zuecos de cuero	18 35
	S. 469,084 66

ARTICULOS	VALOR		ARTICULOS	VALOR	
Sección 6ª–Mercería y artículos diversos			Id. libres para el Cable-Submarino	2,518	95
Abanicos ordinarios	809	32	Id. id. para el ferrocarril inglés	111,313	79
Abanicos finos	313	82	Id. id. para el ferrocarril de La Oroya	112,755	20
Abridores de guantes	6		Id. id para el ferrocarril de Ancón	2,000	
Aceite de toda clase	153,430	78	Id. id. para la Beneficencia de Lima	17,201	66
Acero	11,918	51	Id. id. para la id. francesa	513	
Adornos de madera para muebles Agujas para costuras, de toda clase	37	50	Id. id. para la id. del Callao	1,464	63
	7,671	14	Id. id. para la Empresa del Gas de Lima	71,754	70
Brújulas y compases	38		Id. id. para la Empresa del Gas del Callao	16,380	
Alambre	4,173	29	Id. id. para Comunidades religiosas	13,357	36
Albums	758	38	Id. id para la Cía. del Dique	35,918	19
Alfileres de toda clase	1,225	80	Id. id. Municipalidad de Lima	1,561	80
Almanaques	159	03	Id. id. Cías. de Bomberos	1,630	40
Almas para gorras y sombreros	152	09	Id. id. Intendencia del ejército chileno	10,613	80
Almas para gorras militares.	50	72	Artículos libres para el Cuerpo Diplomático	3,069	44
Alas para sombreros	4	80	Id. id. para el Supremo Gobierno	35,166	96
Almohadas	245	70	Id. id. para varios	21,898	74
Alquitrán y brea	768	60	Artículos manufacturados de latón de hierro	1,388	90
Anillos para servilletas	35		Artículos de loza o barro	51,429	91
Animales vivos ó disecados	979	60	Armazón para máquinas	5,874	18
Anteojos	2,052	80	Baldes	11,875	10
Id. monóculos y gemelos	166		Barba de ballena	962	41
Anzuelos	322		Barniz	5,372	50
Argollas para llaves	121	95	Barriles vacíos	1,772	49
Artículos manufacturados de metal	5,106	47	Barrilla	6	80
Artículos manufacturados de niquel	2,377	48	Bastones finos	190	50
Id. de metal plateado	1,947	69	Id. ordinarios	94	66
Artículos charolados de pasta de papel	1,004	40	Bateas	3,648	30
Artículos de escritorio	2,591	29	Bancos para carpintero	39	25
Asentadores para navajas	81	68	Balanzas	8,591	07
Asientos para fuentes	54		Bejuco	297	25
Abalorios	69		Betún-barniz	1,190	50
Avisos	2,639		Betún para calzado	1,519	26
Azafates	336	26	Billetes de banco	852	
Azogue	68,105	25	Bicheros	59	80
Artículos manufacturados de bronce	3,045	30	Bocados de toda clase	741	60
Artículos de esterilla de bronce ó cobre	120				
Artículos de bronce ó cobre.	3,488	21			
Artículos manufacturados de zinc	267	45			

ANEXO H

ARTICULOS	VALOR	ARTICULOS	VALOR
Bolas para billar	74 50	Cigarros de papel ó panca	22,583 77
Bombas para barriles y otros usos	711 51	Cimiento	13,154 36
Boquillas	572 18	Cobre	9,027 73
Botellas de barro ordinarios	541 48	Cocinas económicas	1,104 92
Id. id. finas	222 90	Cohetes	28,267 24
Botellas de vidrio ordinarias	10,201 73	Cola	1,007 60
Botones diversos	30,952 46	Celeros	8
Boyas	6	Collares para perros	106 75
Braceros de hierro colado	2,662 28	Comunes	61 45
Brochas y pinceles	2,537 95	Composición de brea	200
Broches	281 05	Corchetes	1,518
Bronce alambre	187	Corchos	9,968 29
Cabos para vela	1,161 50	Corbatas de papel	46 50
Cajas de la china	958 72	Corta-latas	6
Cajas de cartón	211 89	Cordel	2,252 10
Cajas de hierro	2,189 54	Coronillas	601 62
Cajas vacías para armas	251 40	Correderas	118
Cajas vacías	5,252 27	Corta-papel	7 16
Camisas para formar sombreros	514 90	Corta-plumas	3,656 75
Campanas	803 05	Copelas para ensayos	404 75
Canastas de paja ó junco	1,161 90	Corteza de árboles de tinte	20,781 09
Candados	2,964 45	Crin animal en rama	51
Canutos para agujas	5 60	Crin vegetal	711 60
Cajas para fósforos	43	Crin en tela	185 52
Cañería	10,050 32	Crisoles de toda clase	359 68
Cápsulas de metal para botellas	485 96	Cristal y vidrio vaciado	6,599 67
Carbón de piedra y madera	224,858 82	Cristal cortado	12,704 30
Carbón animal	550 96	Cristal fino	7,079 49
Carboncillos de dibujo	15	Cristal de otras clases	4,065 68
Carey en hojas y labrado	242 80	Cajas de herramientas	8,668
Cartas geográficas	459 75	Cruces y medallas para rosarios	10,097 27
Carteras	3,998 99	Cuadros	1,441 31
Cartón	2,056 56	Cuadernales de hierro	200 72
Cartón de colores	97 75	Cuadernos	2,062 28
Cartuchos de cartón	82 38	Cubos de madera	11 20
Id. metálicos	1,363 81	Cucharas	1,567 35
Cascabeles	13	Cucharitas	1,335 68
Cedazos	174 50	Cuchillos	16,865 72
Cera	11,242 50	Cueros de becerro	26,937 66
Cepillos	6,788 67	Cueros charolados	11,607 60
Cerdas para zapateros	39	Cueros de ante	218 75
Cerote para idem	138 80	Cueros-chagrin	16,073 50
Cerraduras	3,070 76	Cueros-badanas	667 40
Clavos	18,687 39	Cueros de cabritilla	2,117 87
Cigarreras	311 02	Cueros de vaca ó caballo	2,596
Cigarros de hoja	37,836 66	Cueros-zuelas	3,718 82
		Cueros en tiras ó fajas	864 70

ARTICULOS	VALOR	ARTICULOS	VALOR
Cueros al pelo de vaca	432	Fichas	14 98
Id. id. de cabra	230	Filetes	20
Id. id. de vicuña	11 50	Floreros	256 25
Cueros de otras clases	848 17	Fraguas portátiles	962 05
Cuellos, puños, etc., de papel.	428 40	Flores artificiales	7,661 03
Chairas	12	Floretes	153
Chumaceras	62 40	Fondos de hierro	391 92
Chymógeno	803 25	Fósforos	70,363 10
Dados	63 85	Fotografías	108
Damajuanas	3,380 48	Fulminantes	5,685 40
Dedales	1,394 96	Fustes de madera ó hierro	221 25
Despertadores	227	Gatos de hierro	82
Dientes artificiales	248 80	Ganchos de id.	232
Diamantes para cortar vidrio.	46 80	Gasógenos	87 70
Dinamita	21,368 50	Género de hilo ó algodón	
Efigies	936 15	bañado en gutapercha	1,647 36
Ejes	373 79	Garruchas de madera	75 98
Elástico para tirantes	21	Globos geográficos	24
Embarcaciones	7,000	Goma laca y líquida	1,019 24
Encerado para pisos y forros.	3,545 49	Graduadores	1,135 70
Escobas	837 66	Grasa	12,933 01
Escopetas	202 50	Grilletes	637 24
Esmalte	348	Guías de pólvora	3,037 35
Esmeril	366 10	Hebillas	5,469 08
Espadas	1,207 50	Herraduras	1,288 20
Espejos	3,064 27	Herramientas para artes ú	
Espolines	20	oficios	38,898 11
Esponjas	1,820 42	Hormas	3,687 93
Esprimidores	24	Hierro en barras y	
Espuelas	1,854 45	manufacturado	76,090 14
Estampas	410 15	Hojas para floristas	10 90
Estaño	6,397 71	Hornos de hierro para ensayos	107 50
Estaquillas	2,303 53	Horquillas para el pelo	566 33
Estatuas	457 65	Hule	4,709 11
Estearina	757 50	Imán, piezas para limpiar oro	11 40
Esteréoscopos	4	Imprenta y sus útiles	2,909 90
Estribos	450 10	Instrumentos científicos	3,321 47
Estuches para alhajas	247 33	Instrumentos de música	13,117 52
Estopa	962 40	Jabón ordinario	38,565 19
Estuche con útiles	52 75	Jarros	313 80
Etiquetas	12,430 81	Jarcia	32,995 35
Fajas de cuero para ruedas	4,278 65	Jaulas	357 69
Faroles	574 59	Jebe manufacturado	7,027 37
Fanales de vidrio	236 10	Jebe labrado para escritorio	2,582 04
Felpudos	1,106	Jergón	551 20
Figuras de fantasía	2,031 47	Joyería fina	11,684 36
Filtros	5	Joyería de plata	4,564 26

ANEXO H

ARTICULOS	VALOR	ARTICULOS	VALOR
Joyería falsa	26,995 64	Mostacilla	13 76
Juegos de toda clase	1,583 62	Molinillos	86
Juegos de cajas	132 33	Molinetes	660 62
Juguetes	13,714 77	Morteros	138
Lacre	708 90	Motoros	13 10
Ladrillos	4,268 68	Muelles de reloj	122
Lámparas	8,954 29	Munición	379 32
Lápices	1,903 65	Musgo	9 48
Latón de bronce ó cobre	1,845 65	Naipes	5,298 03
Lata	17,130	Navajas	1,779 62
Leña	367 80	Odres	267
Libros	30,483 32	Ojales	2,439 18
Lila	1,015 33	Ojos de vidrio	51 51
Limpiadientes	181 83	Ollas	8,212 16
Limpia-plumas	49	Oro en polvo	38
Linternas	172	Ordenes, cuentas, facturas, etc.	2,726 60
Líquido para clarificar vino	4 80	Paja	100
Id. veneno para curtiembres	141	Pailas de hierro	194 40
Lunas	2,432 06	Palas	1,933 32
Lúpulo	3,901 97	Palo de tinte	4 70
Llaves de madera ó hierro	813 50	Palitos para tejer y para chinos	1,804 06
Machetes	169 90	Pantallas	91 86
Maderas para fábricas	257,214 80	Papel para diversos usos	151,914 68
Mangos de madera carey	1,254 81	Parafina	4,673
Mangueras	595 85	Pasadores para botines	450 40
Máquinas para fotografía	265 20	Pasamanería	3,319 30
Máquinas de coser	33,427 74	Prensas de madera para encuadernar	920 50
Máquinas para agricultura	45,110 33	Pianos	12,502 10
Máquinas para lavar	34 90	Pasta para navajas	95 50
Id. para tapar botellas	274 84	Peines	9,708 24
Id. para ajustar tornillos	4	Peinetas	6,646 68
Máqui	1,335 10	Pelotas de Jebe	225
Manómetros	173 95	Productos colombianos, libres según tratados	45,286 82
Márcos	802 36	Pellones	125 20
Marfil	336 99	Perfumería	64,822 36
Mariposas	1,743 50	Pergamino	25 96
Mármoles	10,067 64	Perillas de madera	92 35
Máscaras	113 60	Pernos	1,380 10
Masilla	119 90	Pesas	55
Mechas	32 10	Persianas	610 50
Mecheros	36	Petate	1,808 51
Medidores para gas	672	Pez	1,456 78
Metal amarillo	2,147 20	Piedras para destilar agua	125 40
Moldes	5 14	Id. para asentar navajas	135 10
Molduras	1,992 13	Piedras para amolar	530 22
Molejones	32 62		
Mosaico	310		

ARTICULOS	VALOR	ARTICULOS	VALOR
Id. para molinos	480	Rifles retrocarga	120 91
Id. para enlozar	190 92	Rollitos de papel secante	16
Piedra-pómez	176 50	Rosarios	144 60
Piedras para litógrafos	116	Ruedas	400 60
Pieles de abrigo	127 96	Ruedecitas	465 80
Pilas	45 20	Saca trapos	24
Pinceles	81 36	Sartenes	3,726 60
Pintura	117,842 46	Sebo	1,620 24
Piola	4,297 65	Sellos	191 50
Pipas o cachimbas	1,066 67	Semillas	2,201 40
Pistolas y revólveres	611 45	Sobaqueras	12
Pisa-papeles	179 91	Sobres	7,896 26
Pita	357 97	Sobremesas	94 70
Pizarras	1,243 18	Soldadura	358 40
Plantas	50	Sombrillas	4,977 30
Plantillas	11 58	Suelas para taco de billar	16 66
Plata manufacturada	445 52	Tabaco	13,421 42
Id. laminada	165 70	Tablas para lavar	28 80
Plomo	2,819 44	Taladros de hierro	932 42
Plumas de adorno	1,334 85	Tablitas para cajones	3,449 67
Id. limpia dientes	8 55	Tacos para escopetas	16 20
Plumas de metal	1,829 86	Id. para billar	62 28
Id. de oro sueltas	30	Tachuelas	539 10
Plumeros	1,940 91	Talleres	114 70
Pólvora	5,445 58	Tapas de madera para barriles	700 65
Polvos para limpiar metales	55 04	Tarjetas	5,315
Id. para clarificar	6	Tarjeteros	58 83
Porcelana	18,927 48	Tarsana	1,981 50
Prensas	1,848 15	Tarros para helados	279 60
Id. para timbrar	149 50	Teteras	1,283 88
Purpurina	361 45	Tierra para fundición	588 75
Quillay	145 45	Tijeras	2,431 25
Raspadores	22	Tinajas	61 70
Rapé	70	Tinta	3,294 51
Rasquetas	115 25	Tipos	9,378
Redes	7	Tirabuzones	725 62
Reglas	107 53	Tiradores	45 50
Rejas arados	3,389 43	Tiras para sombreros	2,929 82
Relojes de bolsillo	1,270 66	Tiza	278 65
Relojes de colgar	4,406 31	Tornillos	2,037 70
Remos	1,377 27	Tostadores	214
Repuestos para relojes	174	Trampas	534 60
Resortes para muebles	390 30	Trompitas (juguetes)	174 50
Resortes para escritorio	111 50	Trompos	270
Romanas	1,008 40	Tripe	1,608 95
Rieles	2,425 60	Tubos para lámparas	1,240 48
Rifles fulminantes	137	Id. de cristal para máquinas.	30 35

ANEXO H

ARTICULOS	VALOR
Tuercas	1,900 90
Vidrios preparados para fotógrafos	155 20
Vidrios planos corrientes	4,771 74
Vidrios de colores	132 12
Vidrios para relojes	585 60
Vainas	12
Velas	173,357 68
Vinagre de rosas	33 33
Zinc	1,862 90
	S. 3.188,126. 04

Sección 7ª- Víveres y especias

Aceite de comer	32,676 80
Aceitunas en vinagre	2,286 04
Achiote	21 70
Ajos	207 30
Ajonjolí	284 60
Almendras	2,251 36
Almidón	19,432 35
Alpiste	20 90
Alberjas	495 80
Anis	158 32
Arroz	963,387 56
Avellanas	106
Avena	51 60
Azafrán	1,759
Azúcar candi	146
Azúcar blanca	3,866 97
Cacao	474 66
Café	4,421 32
Canela y canelón	6,676
Carne salada	4,881 07
Castañas	237 76
Cebada	26,812 44
Ciruelas secas	2,899 43
Clavos de olor	2,188 40
Cocos	4,442 90
Comino	2,317 45
Conservas y viandas	116,323 01
Corteza de frutas	82 50
Charqui	11,385 63
Chocolate	563
Chuño	1,680 08
Dátiles	89 40
Dulces de toda clase	9,248 94
Encurtidos y escabeches	18,161 57
Esencia para pastelería	86
Extracto de carne	849 10
Fideos	6,553 60
Frejoles	5,353 99
Frutas en agua y secas	5,428 21
Galleta ordinaria	1,118 66
Galleta preparada	2,338 80
Garbanzos	312 62
Gelatina en pasta	1,144 20
Guindas secas	965 85
Harina de trigo	18,797 77
Harina de maíz y avena	1,199 94
Higos secos	1,144 40
Hongos secos	2,902 40
Huesillos	597 65
Huevos	978 44
Hortalizas frescas	84
Jarabes y sorbetes	30
Jamones	9,879
Jugo de frutas	448 55
Jora	17 70
Leche conservada	7,323 93
Legumbres	5,768 58
Lentejas	1,273 56
Lenguas	22 60
Maíz	43
Manteca de vaca	105
Id. de cerdo	333,832 70
Mantequilla	29,319 13
Menestras	17 34
Miel de abejas	242 10
Id. de caña	137 50
Mostaza	3,526 95
Nueces	8,798
Nuez moscada	460 70
Orejones secos	888
Ostras en agua	3,072 25
Papas	34,078 37
Pasas	3,159 95
Pasta de frejoles	661 94
Pasto seco	5,219 09
Pescado seco	6,375 44
Id. en salmuera	891 20
Pimienta	6,059 66
Piñones	90

ARTICULOS	VALOR
Polvos para levadura	62 88
Quesos	16,201 33
Reses	19,926
Sal molida	1,129 56
Salmón	528 75
Salchichones	4,696 40
Sémula y Segú	277 18
Tapioca	170 78
Té.	95,400 16
Tocino	728 86
Trigo	799,185 90
Vinagre en botellas	426 01
Vinagre en otros envases	5,270 42
	S. 2.688,676 55

Sección 8ª-Vinos y licores

Aguardiente en botellas	65,054 05
Id. en otros envases	4,711 55
Cerveza	93,640 25
Ginebra	3,562
Licores, dulces, mistelas y amargos en botellas	19,069 90
Id. en otros envases	4,264 40
Vino Champaña y demás espumantes	10,743 75
Vino Borgoña y demás generosos, en botellas	23,192 73
Id. id en otros envases	12,583 46
Vino Balzac y demás blancos, en botellas	26,674 57
Id. en otros envases	3,859 26
Vino burdeos y demás tintos, en botellas	58,262 78
Id. en otros envases	66,522 77
	S. 392,141 47

Sección 9ª-Drogas y medicinas

Aceites medicinales	8,414 56
Acido	11,691 61
Agallas	40
Aguarraz	6,856 19

ARTICULOS	VALOR
Aguas medicinales y minerales	11,370 31
Alcalí	3,153 80
Alcaloides	888 98
Alcaloide Quinina	15,504 63
Alcanfor	1,506 30
Alcaparrosa	262 73
Alimento para criaturas	1,654 44
Almizcle	249 34
Alumbre	689 84
Alquitrán líquido	1,288 16
Ambar-gris	84 30
Amoníaco	2,528 74
Antimonio	351 76
Arsénico	60
Artículos de goma elástica para botica	4,159 67
Atincar	2,220 70
Azúcar de leche	94 50
Azufre	3,023 76
Bálsamos medicinales	838 38
Bandas para la cintura	142
Barita	25
Benzina	206 20
Bismut y sus preparaciones	812 70
Botiquines homeopáticos	51
Bragueros	126 60
Bromo	60 50
Cajitas de cartón y madera	1,474 34
Cal y demás preparaciones	6,615 60
Calomelano	345 50
Campeche	208 95
Cañafístola	74 35
Cigarrillos medicinales	257 53
Clorodina	87 90
Cloroformo	307 18
Cobre y sus preparaciones	757 85
Colapiz	285
Colodión	15
Collares anodinos	45
Cortezas y palos medicinales	179 20
Crémor	720 98
Creosota	32
Creta preparada	122
Cholagogue	281 80
Electuario	88

ANEXO H

ARTICULOS	VALOR		ARTICULOS	VALOR	
Elíxires	1,064	71	Pastas y pastillas	1,697	20
Emplastos	3,112	60	Pepsina	284	58
Ergotina	54		Pez de Borgoña	248	
Esencias medicinales	4,847		Pezones de vaca	517	
Escamonea	154	50	Píldoras	8,634	87
Espátulas	74		Pildoreros	40	
Espíritus medicinales	250	13	Plata nitrato	672	01
Estronciana	71	30	Platino	22	
Eter	336	40	Plomo	102	50
Extractos medicinales	3,298	58	Polvos juanes y para matar insectos	766	42
Flores medicinales	1,775	30	Potaza y potasio	6,366	23
Frutas medicinales	356	50	Precipitado	294	12
Geringas de estaño ó cobre	553	67	Productos farmacéuticos ó químicos	2,198	05
Glicerina	961	04	Racahut	194	60
Glucosa	2,618	12	Raíces medicinales	5,864	09
Gomas medicinales	8,528	35	Resguarda-callo	163	83
Habas medicinales	101	50	Sales minerales de Seidlitz	2,861	
Hierro y sus preparaciones	1,168	72	Salicina	928	80
Hilas	195	85	Sanguijuelas	1,080	
Hojas medicinales	438	75	Semillas medicinales	1,088	54
Huesos calcinados	50	60	Sodio ó Soda	26,870	38
Jabones para usos medicinales	331	02	Sublimado corrosivo	126	11
Jalapa	206	40	Suspensorios	115	
Jarabes	4,527	88	Tafetán para heridas	319	
Licores medicinales	467	36	Tamar	19	50
Linimentos	53		Tamarindos	2,874	84
Liquen	23	60	Tinturas	337	30
Magnesio y magnesia	2,261	41	Trementina	43	91
Maná	116	40	Unguentos medicinales	533	84
Manteca de cacao	108	15	Vainilla	148	44
Masas medicinales	52		Vaselina	239	80
Medias para varices	173	50	Vinos medicinales	3,387	59
Mercurio	109	70	Yerbas medicinales	274	
Muflas para ensayes	34	10	Inyecciones	428	97
Opio	477,868	76	Infusiones	2,106	50
Oro y sus preparaciones	177	60	Yodo	318	69
Orozús	100	25	Yodoformo	351	18
Pagliano	151		Zinc y sus preparaciones	482	78
Panquinagogo	174			S. 680,100	60
Papel para filtrar	59	30			

RESUMEN:

Algodones	S	1.976,581 07
Lanas	"	1.186,112 73
Lencería	"	144,309 31
Sedería	"	339,611 45
Muebles y costurados	"	469,084 66
Diversos	"	3.188,126 04
Víveres	"	2.688,676 55
Licores	"	392,100 60
Medicinas	"	680,100 60
	S.	11.064,743 88

Callao, Diciembre 31 de 1884

FEDERICO REYES.

ANEXO I

Servicio de cabotaje en el río Amazonas (*)

Lima, 27 de enero de 1904

Vistos los oficios de la Prefectura de Loreto, por los que consulta si los capitanes ó patrones de las lanchas á vapor nacionales, que hacen el cabotaje en el Amazonas y sus afluentes, deben ser exclusivamente peruanos, y la manera como debe practicarse en esa zona fluvial el tráfico de cabotaje, el cual se lleva á cabo en la actualidad por embarcaciones nacionales y brasileñas, haciendo presente la circunstancia de que el Brasil no permite ese tráfico en sus ríos, por los que enarbolan banderas peruanas;

Vistos los informes emitidos por el Consejo Superior de Marina y por la Sección Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores y la opinión del Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia en el dictamen que antecede; y

Teniendo en consideración:

1°.- Que no existe disposición alguna en el Código de la Marina Mercante y Reglamento de las Capitanías vigente, que prescriba que los capitanes ó patrones de las embarcaciones nacionales deban ser precisamente peruanos, pues en su artículo 333 sólo exige que la tripulación de los buques mercantes nacionales se componga de una quinta parte de individuos nacidos en el mismo territorio ó nacionalizados; que del artículo 472 se desprende que pueden solicitar el nombramiento de capitanes, pilotos, contramaestres ó patrones de buques mercantes los nacionales y los extranjeros sean ó no nacionalizados; y que la ley de 29 de Marzo de 1879 permite á los buques extranjeros hacer el comercio de cabotaje, con las licencias expedidas por las aduanas en la forma establecida para los buques peruanos.

2°.- Que conforme á la convención fluvial de 22 de Octubre de 1858, celebrada con el Brasil, hoy vigente, á la citada ley de 29 de Marzo de 1879 y decreto de 7 de 1868, que abrió la navegación de todos los ríos de la República á los buques mercantes de todas las naciones, cuyas disposiciones implican no un simple decreto de pasaje ó tránsito, sino completa libertad de comercio.

Se resuelve:

Absuélvase las expresadas consultas en la forma siguiente:

Los capitanes, pilotos, contramaestres y patrones de los buques con bandera peruana que navegan en el río Amazonas y sus afluentes pueden ser extranjeros. El comercio de cabotaje en los expresados ríos pueden hacerlo las embarcaciones brasileñas con sujeción á los reglamentos de la materia.

(*) Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar*, T. III, pp. 217-218.

El Ministro de Relaciones Exteriores hará las gestiones que estime convenientes con el Gobierno del Brasil para el cumplimiento de la Convención fluvial de 22 de Octubre de 1858, en la parte referente al libre tráfico de cabotaje en los ríos brasileños por las embarcaciones que enarbolan la bandera peruana.

Regístrese, comuníquese y archívese.

Rúbrica de S.E.

MUÑIZ.

NOTAS AL CAPITULO III

1. Informe de José Sánchez Lagomarsino al Ministro del Ramo. En: *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890,* p. 267. Para ampliar el contenido del presente capítulo, es indispensable la consulta de la exhaustiva y útil monografía, *Los puertos del Perú,* del capitán de fragata (r) Miguel Flórez Nohesell, editada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en 1986. A través de su casi media centena de capítulos, dicho volumen hace una descripción histórica y operativa de todos los puertos marítimos, fluviales y lacustres.
2. En este puerto funcionaba la agencia marítima "Juan Dalmau S.A.", importante institución fundada en 1886 y organizada por el distinguido ciudadano español y hombre de negocios Juan Dalmau Massot. Cfr. *Perú en cifras, 1944-1945.* Lima, Ediciones Internacionales, 1945; p. 418.
3. DANCUART, Pedro Emilio... *Despacho de buques y mercaderías en el Perú.* En: *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores.* Lima, 1905, año 1, número V, pp. 10-11.
4. A principios del presente siglo, la lista de caletas era: Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, San José, Malabrigo, Chérrepe, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarmey, Supe, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Chilca, Mala, Salinas de Otuma, Atico, Quilca e Islay. Funcionaban, además, en virtud de disposiciones especiales, como caletas habilitadas (para embarque de carbón, leña y productos nacionales) las siguientes: Bayóvar, Punta de Sal, Bocapán, Bermejo, Caballos, Puerto Inglés y Santa Ana. Cfr. CISNEROS, Carlos... *Reseña económica del Perú.* Lima, Imprenta *La Industria,* 1906; pp. 33-34.
5. Este mismo año, el Presidente Cáceres solicitó al Congreso reducir el número de puertos mayores, de acuerdo "a las necesidades del país". Igualmente en este año, el señor Alejandro Albertis sometió a consideración de la Presidencia de la República un proyecto para establecer en los principales puertos remolcadores destinados a facilitar la entrada de las naves al fondeadero. Este proyecto fue publicado por *El Comercio* en su edición del 25 de abril del año indicado.
6. SALDIAS, Eulogio... *Género de buques que le conviene adquirir al Perú y Plan de fortificaciones del Callao.* En: *Anales de la Escuela Naval.* Lima, Imprenta Liberal, 1901, p. 32.
7. CISNEROS, Carlos y GARCIA, Rómulo... *Guía del viajero. Callao, Lima y sus alrededores.* Lima, Imprenta del Estado, 1898, p. 42.
8. En Chucuito funcionaba la factoría del señor Samuel Cook donde se reparaban "ciertas piezas de los buques de la Armada".
9. SALDIAS, Eulogio... Ob. cit., pp. 35-36.
10. *Informe del Vice-Cónsul, Sr. Robilliard, sobre el intercambio comercial de Mollendo en*

1880. En: *Gran Bretaña y...*, vol. IV, p. 5.

11. *Informe del Vice-Cónsul, Sr. Robilliard, sobre el intercambio comercial del puerto de Mollendo, 1886*. En: *Gran Bretaña y...*, vol. IV, p. 9.
12. *Informe sobre el puerto de Mollendo por el Vice-Cónsul, Sr. Golding, 1906-1907*. En: *Gran Bretaña y...*, vol. IV, pp. 73-74.
13. Aunque con diferente fin, en un oficio del Jefe de la Sección de Capitanías, capitán de navío Toribio Raygada, al Director de Marina (1891), se da cuenta que también frecuentaban nuestra costa, teniendo como estación central el Callao, dos vapores especialmente arreglados para atender al servicio de los cables telegráficos: uno con bandera inglesa y el otro americano. En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1891*, anexo, pp. 9-11.
14. Ambas compañías celebraron a fines de siglo acuerdos con los gobiernos de Costa Rica, Nicaragua, El Salvador y Guatemala para establecer un servicio semanal de sus vapores entre los países sudamericanos mencionados y dichas repúblicas. Las compañías se comprometían a transportar el correo desde y hacia Centroamérica sin costo alguno. En compensación, las naciones centroamericanas les otorgaban un subsidio anual, comprometiéndose, además, a no cobrarles ningún impuesto fiscal ni portuario. El buque a vapor *Arequipa*, de propiedad de la P.S.N.C., inauguró la nueva línea zarpando del Callao el 10 de diciembre de 1898. Cfr. *Informe del Sr. Wilson, Callao, 1898*. En: *Gran Bretaña y ...*, vol. III, p. 189.
15. Casi todas estas líneas poseían "hermosos y grandes buques a vapor". Por esta época de acuerdo al avance tecnológico que se vivía en el mundo, el número de los buques de vela que frecuentaban la costa sudamericana disminuyó considerablemente, mientras que los vapores aumentaron en gran proporción. Los buques de vela se empleaban casi exclusivamente para llevar cargamentos de nitrato, guano, carbón, madera y arroz. En nuestra costa, el comercio de menudeo por muchos años continuó haciéndose en pequeños veleros.
16. La competencia que se produjo entre estas compañías redundó -tal como lo confirman diversos testimonios- en la disminución del valor de los fletes y en la prestación de un mejor servicio. Por otro lado, cabe destacar lo siguiente: en este movimiento de navegación internacional el istmo de Panamá se constituyó en punto obligado de paso para los viajeros de la costa occidental del Pacífico Norte con destino a Europa y a la costa oriental de Norteamérica para hacer sus conexiones; el puerto de Colón, término de los viajes de varias compañías, estaba unido al de Panamá por una línea férrea.
17. *El Peruano*. Lima, 19 de julio de 1884, pp. 52-53.
18. Oficio del Presidente de la Cámara de Comercio de Lima, Pedro Correa y Santiago, de fecha 2 de noviembre al Director General del Ministerio de Hacienda y Comercio, publicado por *El Comercio* el 9 de noviembre.
19. Anteriormente en 1885 (como veremos en las páginas dedicadas a las capitanías) los agentes marítimos y los comerciantes consiguieron del Gobierno, aunque por un tiempo muy breve, modificar el horario de recepción de los vapores, prolongándose hasta las 10 p.m.
20. Ambos documentos oficiales fueron publicados por *El Comercio* el 13 de noviembre de aquel año.
21. Por Resolución de 30 de mayo de 1891 se dispuso que en todos los puertos de la Nación, excepto el Callao, se permitiera a los vapores "cargar y descargar

mercaderías los días feriados durante las horas de Reglamento". Antes y después de esa fecha, con la amenaza simultánea de fuertes multas a las empresas de transportes, se dieron diferentes dispositivos modificando o reponiendo tal medida, sin lograr ningún acuerdo definitivo.

22. Véase: *Informe del Cónsul Interino señor George G. Wilson al Marqués de Salisbury, año 1898.* En: *Gran Bretaña y...*, vol. III, p. 116.
23. En el Callao quedó una Agencia de segunda clase para sus operaciones comerciales.
24. El tantas veces citado Comandante Principal de los Tercios Navales, Federico Alzamora, recibió oficios en diversas oportunidades de distintos capitanes de puerto denunciando a esta compañía de no hacer escala en los puertos de itinerario.
25. Como dato interesante cabe anotar que por Resolución Suprema de 7 de enero de 1885 se convino en que esta Compañía se encargase de trasladar de Chile al Perú a los prisioneros de guerra peruanos que permanecían en varias ciudades de aquel país. Cfr. *Libro de correspondencia con los Prefectos.* En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
26. Un súbdito alemán, Eduardo Heinrich, inauguró hacia 1894 en el Callao un varadero para reparar los barcos pequeños que hacían el cabotaje en el litoral, Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, p. 173.
27. Este decreto venía a derogar a aquel otro de 14 de noviembre de 1885 por el que se concedía a los buques extranjeros iguales derechos que a los peruanos en el tráfico de cabotaje.
28. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el Ministro de Guerra y Marina,* pp. 5-7. La navegación a vapor quedó en la más amplia y absoluta libertad, respecto a la bandera, de cumplir el cabotaje bajo el pabellón nacional. El 9 de noviembre de ese año se autorizó a los extranjeros poseer navíos con bandera peruana.
29. Refiriéndose a este corto ensayo de cabotaje con vapores nacionales, el Ministro Torrico decía en su Memoria citada: "Desgraciadamente ese contrato no ha podido cumplirse por los Administradores quienes pidieron su rescisión, fundándose en la imposibilidad de obtener utilidades que compensasen sus sacrificios y en proporción a sus capitales invertidos... Con tal motivo los transportes indicados, han vuelto al poder exclusivo del Gobierno después de tres meses de servicio mercantil, con todos los enseres que se aumentaron por los Administradores, conforme el contrato".
30. *Memoria presentada al Ministro de Hacienda por el Director General de Aduanas* (Emilio Dancuart, 20 de julio de 1887). En: RODRIGUEZ, José Manuel... *Anales de la...* T. XVII, anexo 29.
31. Nota aparecida en *El Comercio* el 9 de abril de 1891.
32. El estudio de estas firmas que se dedicaban al comercio mayorista y minorista se hace en capítulo aparte.
33. Estas cifras son tomadas directamente por Basadre de las *Memorias de Hacienda* (no incluyen a Iquitos) y son distintas de las que aparecieron posteriormente en los Extractos Estadísticos del Perú. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...* T. X, p. 298.
34. BASADRE, Jorge... *Ibidem*, T. IX, p. 45. En otro trabajo, Basadre apunta: "El transporte de las mercaderías de importación estaba obligado a sufrir trasbordos en Panamá o a soportar un largo recorrido por el estrecho de Magallanes y,

además, en mucho casos, un cambio en Valparaíso de los vapores del Atlántico a los caleteros de la costa del Pacífico". Cfr. BASADRE, Jorge y FERRERO, Rómulo... *Historia de la Cámara...* p. 6.

35. *Informe del Cónsul Interino señor George G. Wilson al Marqués de Salisbury, año 1888.* En: *Gran Bretaña y...,* vol. III, p. 114.
36. BARDELLA, Gianfranco... *Setenta y cinco años de vida económica del Perú 1889-1964.* Publicación editada por el Banco de Crédito del Perú con ocasión del septuagésimo aniversario de su fundación, cap. I, p. 19.
37. *Informe sobre el comerio y tráfico del Perú. Años 1906-1907 por Lucien J. Jerome.* En: *Gran Bretaña y...,* vol. II, p. 146.
38. El derecho de anclaje sustituyó a los que antes se cobraban con el nombre de derechos de puerto y tonelaje. Cfr. DANCUART, Emilio..., Ob. cit., p. 18.
39. Como recurso fiscal, la renta aduanera representó, por muchos años, casi los dos tercios de los ingresos del Tesoro y como elemento económico determinó el grado e incremento del comercio. Su aumento o disminución fue el termómetro de nuestro tráfico comercial de esos años.
40. Un ejemplo de ello lo tenemos muy a comienzos de nuestro período en 1885, cuando el Presidente Iglesias al dar cuenta del estado económico del país decía: "...con los exiguos productos de la Aduana del Callao, se ha atendido durante el año a la crecida mensualidad que en los primeros meses exigía el ejército de ocupación; a los inaplazables gastos de una campaña activa y como ninguna costosa; a los presupuestos de las dependencias administrativas; al prediario del ejército; al socorro de viudas; a la incineración de papel fiscal; y a todo linaje, en fin, de desembolsos que han sido necesarios para sostener la más difícil y meritoria de las situaciones". *Cfr. Mensaje que presenta a la Asamblea Constituyente de 1885 S.E. el Presidente Provisional de la Republica General Don Miguel Iglesias.* p. 11.
41. En: Archivo General de la Nación. Con fecha 7 de enero de 1884 se aprobó el decreto que con fecha 28 de diciembre del año anterior, el Ministro de Guerra y Marina en comisión al sur (general Javier de Osma) había expedido restableciendo la Aduana de Mollendo "con el exclusivo objeto de cobrar derechos de exportación". El monto de esos derechos se aplicaría "a satisfacer las necesidades del departamento de Arequipa y demás del sur". Cfr. *El Peruano* Lima, 19 de enero de 1884, p. 50.
42. En esta oportunidad, Carrasco -según propio testimonio- era la única autoridad civil y militar de aquel lugar.
43. Este mismo año, el 18 de noviembre, se estableció la tarifa permanente que empezó a regir desde el 1° de enero de 1885 y por la cual se crearon nuevos cargos.
44. Esta ley señaló como puertos mayores: Paita, Eten, Pimentel, Pacasmayo, Callao, Pisco, Chala, Mollendo e Ilo; así como Iquitos en la selva. Posteriomente fue agregado Buenavista en Sama.
45. RODRIGUEZ, José Manuel... *Anales de la...,* T. XIX, p. 107. Esta Dirección tuvo una vida corta pues fue suprimida por ley de 31 de octubre de 1888.
46. *Ibídem.*
47. Con fecha 1° de abril de 1889 habíase nombrado Visitador de Aduanas a Pedro Melgar.
48. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1905 por el Presidente de la República,* p. XXVI. La misión permaneció hasta 1908.

49. En un oficio al Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda y Comercio (28 de abril de 1884), Santiago Carranza encargado de dicha aduana le informaba que "a consecuencia de las emergencias de la guerra las cuentas de la Aduana Principal de Pimentel correspondiente a los años de 1879, 80 y 81 se guardaron junto con el Archivo, hasta que en agosto de 1883, se volvió a restablecer la Oficina". En otra comunicación anterior le había manifestado: "En esta aduana se cobran a los buques que navegan con bandera extranjera y que fondean en este puerto, con arreglo a los artículos 146 y 147 del Reglamento de Comercio vigente, es decir, veinte centavos por tonelada de registro y seis soles cuarenta centavos por derecho de puerto; y cuando proceden de los puertos de la República cuatro soles por cada vez que fondean en esta bahía, volviéndose a cobrar tonelaje a los seis meses si navegan sólo en la costa de la República..." En: Archivo General de la Nación.
50. A partir de 1895, la Aduana de Chala pasó a convertirse en dependencia de la de Mollendo.
51. CISNEROS, Carlos y GARCIA, Rómulo..., *Guía del...*, p. 41.
52. Este oficio fue remitido (26 de febrero) por el Comandante de las Milicias Navales al Ministro de Guerra y Marina para su coordinación con otros Ministerios. En: Archivo General de la Nación.
53. Años después (noviembre de 1894) se dio la siguiente disposición: "Amenazando destruirse el muelle de guerra del Callao, por no haber sido debidamente protegido contra los embates del mar por la Empresa del Muelle y Dársena, como estaba obligada a hacerlo de conformidad con la resolución suprema de 9 mayo de 1874 que está vigente según se dispuso en la cláusula 33 del contrato celebrado con dicha Empresa en 1887; y siendo necesario evitar este daño y otros que puedan ocasionar perjuicios al comercio y al Fisco; se dispone: Notifíquese a la Empresa del Muelle y Dársena para que proceda en el día a reparar a su costa el muro de defensa de dicho muelle de guerra, haciéndosele responsable por los perjuicios que la demora en la realización de dicha obra pudiera ocasionar".
54. En: Archivo General de la Nación.
55. CISNEROS, Carlos... *Reseña Económica...*, pp. 21-22. Una descripción detallada de estos muelles se halla en el libro citado de Flórez Nohesell.
56. Este muelle, anhelado largamente por los lugareños, fue inaugurado en 1889. Tres años antes (16 de julio de 1886) el Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas, Pedro A. del Solar, dispuso que el Ingeniero del Estado Alejandro Guevara se constituyese en el "Puerto de Salaverry para vigilar la obra del muelle que allí se construía". En 1895 fue casi totalmente destruido, presentando enormes dificultades en el embarque y desembarque de mercaderías. En las postrimerías del siglo pasado se iniciaron los trabajos de reconstrucción. El diario *El Comercio* en su edición del 23 de marzo de 1900 daba cuenta del arribo del vapor *Milton* (perteneciente a la compañía Lamport y Holt) trayendo de Inglaterra 180 toneladas de material para dicho muelle.
Una referencia moderna nos dice lo siguiente: El muelle metálico recién se comenzó a armar en 1874, quedando la obra paralizada hasta el año de 1888, en la que la "Empresa Ferrocarriles de Trujillo", por intermedio de su Superintendente el general Manuel Velarde, terminó el armado del muelle el cual fue inaugurado por el Prefecto coronel Federico Abril el 29 de julio de 1889 como un acto dentro del Programa Oficial que comprendió la Primera Exposición del

Departamento que se instaló en el local del Seminario de San Carlos y San Marcelo. El 1° de junio de 1895 un fuerte maretazo destruyó y hundió el muelle. Tres años después el gobierno sacó a licitación el nuevo muelle, obra que la realizó una firma limeña. Los trabajos quedaron concluidos en 1903. Cfr. HOOKER, Samuel... *Historia del puerto de Salaverry, hasta el año 1906*. Trujillo, edición mecanográfica, 1980, p. 26.

57. El 13 de febrero de 1900 fue entregado por el capitán del puerto de Chimbote al concesionario Víctor Pezet, la parte del muelle que quedaba en pie y que pertenecía al Gobierno. Cfr. *El Comercio* , 19 de febrero de 1900, p. 1.
58. El 23 de febrero de 1900 salió de Amberes, a cargo del concesionario Miguel Bito, un cargamento con los materiales destinados a la construcción de este muelle. En los primeros días de mayo del mismo año, el capitán del puerto de Casma Lizardo Reyes, daba cuenta a la Dirección de Obras Públicas del inicio de los trabajos de prolongación del muelle.
59. Los materiales para su construcción fueron encargados a Inglaterra; un línea de vapores alemana se adjudicó el contrato para transportarlos desde Liverpool.
60. Con fecha 18 de octubre de 1884, la comisión conformada por los señores Folkierski, Vakulski y Reyes presentaron un informe dando a conocer el estado de deterioro en que se encontraba el muelle de Pisco, como consecuencia "del poco cuidado que han tenido con él los empresarios, encargados anteriomente de su conservación y del no cumplimiento de las obligaciones que desde hace muchos años para atrás han contraido los mismos empresarios con el Supremo Gobierno, con el objeto de reparar y consolidar el mencionado muelle..." En marzo de 1900, el Gobierno aprobó el estudio y presupuesto presentados para la reconstrucción de este muelle por el Ingeniero Felipe Arancibia; su valor ascendió a la suma de S/. 164,000.
61. El texto íntegro del contrato se encuentra en: *Ministerio de Guerra y Marina... Legislación Militar del Perú. Colección de Leyes, Decretos, Resoluciones y Reglamentos de Guerra y Marina*. Lima, Imprenta y Librería de Carlos Prince, 1906, T. III, pp. 56-71. Se incluye en el *Anexo F* del presente volumen.
62. Además de la gran dársena había otra pequeña que sólo se usaba para el servicio del resguardo y de la aduana.
63. *El Almanaque de El Comercio* del año 1894, consigna la misma tarifa.
64. El texto íntegro de este contrato se halla en el *Anexo D.1* del presente volumen.
65. Hasta 1889, el buque más pesado que había levantado el dique era el *Lusitania* de 4,750 toneladas, perteneciente a la "Pacific Steam Navigation Company".
66. CISNEROS, Carlos y GARCIA, Rómulo... *Guía del...*, pp. 15-17.
67. Con fecha 24 de marzo, Alzamora había hecho conocer al gremio de fleteros el siguiente aviso oficial: "Desde el 1° de abril próximo, queda prohibido el tráfico en la bahía de los botes fleteros que no hubiesen pagado los derechos señalados en la tarifa mandada a observar por decreto supremo de 20 de noviembre del año último".
68. El texto-protesta fue publicado el día siguiente por *El Comercio*.
69. Teniendo presente esta intención, el Ministro Echenique decía en su *Memoria* de 1885: "La sección del servicio de capitanías, la primera atendida por el Gobierno, ha sido completamente reorganizada. Su personal de jefes y oficiales nada deja que desear y llena a satisfacción los deberes de su cargo". La lista de estos jefes y oficiales fue publicada por *El Comercio* en su edición del 9 de enero de 1886.

70. En enero de 1887, además de estas 23 capitanías, funcionaban 7 más: Tumbes, Pimentel, Malabrigo, Huanchaco, Chancay, Pacocha y Sama. A lo largo de su existencia, las capitanías fueron cerradas y reaperturadas según las circunstancias del momento; asimismo, estuvieron sujetas a diferentes reglamentos (1884, 1885, 1887, 1900); finalmente, fueron reorganizadas en diversas ocasiones de acuerdo a los intereses de la Nación.
71. En su *Memoria* de 1884 el Ministro Javier de Osma informó que: "A fin de utilizar convenientemente a los jefes y oficiales de la Marina, se había dispuesto que las capitanías de los puertos sólo pudiesen ser desempeñados por ellos". Los resultados -según su información- eran provechosos.
72. En su *Memoria* de 1885, el Ministro Echenique señaló lo siguiente: "Las anticuadas, confusas y a veces contradictorias disposiciones relativas el régimen y gobierno de las capitanías, dictadas en el dilatado tiempo comprendido entre los años de 1821 y 1880 eran un buen obstáculo para su normal desempeño; y por esta razón el Gobierno encomendó a la Junta Calificadora de Marina, la redacción de un Reglamento en que se detallaran con precisión y en armonía con las leyes y resoluciones vigentes, las atribuciones de los capitanes de puerto".
73. En su *Memoria* de 1887, el Ministro de Guerra y Marina informaba que la contribución llamada de capitanías producía un monto mensual de más o menos 600 a 800 soles.
74. Según Juan José Raygada, en un documento de singular valor histórico, a comienzos de siglo las capitanías del litoral (así como la del Apostadero de Puno) con excepción de las de Talara, Supe, Lomas y Quilca, se hallaban servidas por jefes y oficiales de la Armada Nacional. Cfr. *Memoria de la Capitanía y Comandancia Principal de las Milicias Navales* (30 de abril de 1901). En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1901*, anexo 5, p. 113.
75. El personal de la Armada destacado en las capitanías, en algunas oportunidades fue cuestionado, reemplazándosele de inmediato. En 1903, el Ministro Villavisencio expresaba: "La deficiencia del personal de la Armada ha obligado al Gobierno a nombrar como capitanes de puerto, en algunos de los menores y ayudantes en los mayores, a ciudadanos en lugar de oficiales de marina...". Al año siguiente su sucesor reiteraba tal anomalía.
76. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, 2 folios.
77. *Informe de José Sánchez Lagomarsino al Ministro del Ramo.* En: *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1890*, pp. 265-266.
78. En: Archivo General de la Nación. El 23 del indicado mes, el Ministerio de Hacienda y Comercio aprobó el pedido en la siguiente forma: "Dése orden a la Dirección General de Aduanas, para que la del Callao entregue cien soles diarios a la Tesorería Departamental de ese puerto para que con ellos se atienda al pago del ajustamiento de la Capitanía del Callao".
79. Por resolución de 22 de mayo de 1890, el Gobierno concedió a la Sociedad London Pacific Petroleum y Cía., la buena pro para la colocación de un faro en Talara sin gravamen alguno para el Estado. Con respecto al faro de Salaverry, la resolución del 1° de diciembre de 1891 dispuso que la conservación y mantenimiento de su luz corriera a cargo del representante de la Peruvian Corporation Limited, y bajo la vigilancia de la autoridad marítima durante los diez años del contrato de 10 de junio de 1890.

80. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1900*, pp. 19-20. Sobre el financiamiento, decía: "Siguiendo este plan, no sería preciso desembolsar fuertes sumas, que el Erario no pudiera soportar, y las que fuere necesario emplear quedarían prontamente reembolsadas con los derechos que el Estado impondría".
81. *Informe de José M. Ontaneda sobre el faro de Supe* (30 de abril de 1902). En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina, Sr. Coronel Hercilio Fernández, presenta al Congreso Ordinario de 1902*, anexo 9, pp. 56-57.
82. Sobre la determinación geográfica para la colocación del faro, el informe de José María García dice: "Después de haberse practicado los estudios necesarios, el Ministerio de Guerra y Marina ordenó que la Junta Superior de Marina se reuniese con el objeto de acordar el sitio y lugar en que debía fijarse el faro... La mencionada junta se reunió en sesión de 15 de mayo del año 95 y resolvió que el lugar más apropiado para la colocación del mencionado faro era el islote de Palominos". Cfr. *Informe de José M. García sobre el estado de los buques que forman la Marina de Guerra Nacional*. En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1896*, pp. 113-116.
83. En esta isla funcionó el faro del mismo nombre. El 12 de setiembre de 1887 concluyó el privilegio concedido para su explotación, asumiéndolo a partir de ese momento el propio Gobierno. Del 13 de setiembre al 30 de junio del año siguiente, el producto recaudado alcanzó la cifra -según el Ministro Elías Mujica (*Memoria*, 1888)- de S/. 2,520.72. Estos derechos fueron recaudados, de acuerdo a una resolución, por la capitanía del puerto del Callao. *El Comercio* en su edición del 26 de setiembre de 1887 publicó una descripción de este faro, tal como fue recibido por la Administración de Cáceres. En 1896 el Ministro de la Puente lo calificaba de "deficiente y ruinoso".
84. Por decreto de 25 de setiembre de 1896 se designó el personal y el presupuesto, que rigió desde el 1° de octubre al 31 de diciembre de ese año. Por resolución suprema de 30 de junio de 1897, se nombró el personal siguiente con los haberes respectivos para el servicio del faro de Palominos:

Primer	guardafaro	Ross Morey	S/. 80.00	al mes
Segundo	"	Menotti Biffi	60.00	"
Tercer	"	José Albertis	60.00	"

85. En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta a la Legislatura Ordinaria de 1897*, anexo 4m, p. 112. En este mismo año, se dio el Reglamento para el servicio del faro de Palominos compuesto de 16 artículos.
86. El puerto de Iquitos se comunicaba con Brasil y con el Atlántico en general por el río Amazonas.
87. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Loreto*. En: *El Comercio*, Lima 30 de marzo de 1894, p. 3, edición de la tarde. En otra parte del artículo dice: "Ostensiblemente observo un pueblo rico, obsequioso, liberal, trabajador, audaz, progresista y civilizador". Fueron varias las entregas que hizo este personaje a dicho diario describiendo y narrando lo observado en su excursión.
88. En este año por decreto supremo de 12 de noviembre fue nombrado capitán de puerto y Comandante del Resguardo de la Aduana de Iquitos el teniente 1° Julio Abel Raygada.
89. En este año 1887 por resolución suprema de 23 de diciembre se nombró capitán del puerto de Iquitos al capitán de corbeta Fermín Diez Canseco. El pedido lo planteó José G. Basagoitia, quien el 21 de diciembre de ese año había sido

nombrado Comandante General de Loreto.

90. Tres años más tarde, el Comandante de las Milicias Navales de Loreto Eduardo Raygada, en oficio al Director de Marina (13 de abril de 1902) describíalo así: "Dicha nave, armada de 17 cañones y de dos lanzatorpedos, es de acero embonado; tiene 82.5 m. de eslora, 10.5 m. de manga y un calado de 18 pies. Posee 1743 toneladas de desplazamiento, 2,800 HP, y dos máquinas de triple expansión". Por otro lado, el entonces Prefecto de Loreto Pedro Portillo en oficio a la misma autoridad le informaba: "El crucero alemán *Falke* que llegó a Iquitos el 12 de abril, regresó de su viaje a Nauta el 19, siguiendo viaje al Pará el día 20 en la tarde".

91. PALACIOS Y MENDIBURU, Samuel... *Segunda Parte del Informe que presenta al Supremo Gobierno el Presidente de la Comisión Especial al Departamento de Loreto.* Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1891. p. 93. Refiriéndose a la importancia de las capitanías decía: "El establecimiento de las capitanías es el principio de la fusión de esos pueblos selváticos con el resto de la República, esas oficinas serán las puertas obligadas por donde penetrarán a nuestra sociedad esos elementos que hoy extraños, por allí pasarán de las selvas a la civilización innumerables ciudadanos".

92. En: *Registro Oficial del Departamento de Loreto.* Lima, 15 de julio de 1902, T. 1, N° 1.

93. En diciembre de 1896 el Cónsul General del Perú en Londres informó a nuestro gobierno que la "línea Booth proyectaba enviar buque a vapor de Liverpool a Iquitos cada 40 días". Más adelante informó "que la Amazon Steamship Company estaba considerando la posibilidad de enviar buques a vapor a los tributarios del Amazonas, cerca de Iquitos". Cfr. *Informe del año 1897 sobre comercio y finanzas del Perú, por Alfred St. John.* En: *Gran Bretaña y...*, vol. I, p. 280. Como antecedente valioso para el establecimiento del tráfico fluvial internacional en esta zona, consideramos la ley firmada por el Presidente Remigio Morales Bermúdez (14 de noviembre de 1890) en que se establecía que se votase en el presupuesto departamental de Loreto "la cantidad de doce mil soles anuales para subvencionar a una compañía de vapores que hiciera de tres a seis viajes directos entre Liverpool e Iquitos, con escalas en Le Havre, Lisboa, Pará y Manaos". Cfr. *El Peruano.* Lima, 19 de noviembre de 1890. p. 12.

94. Pedro Dávalos y Lissón en su artículo citado, sostiene que hasta 1894 el único vapor venido a Iquitos directamente de Europa fue el *Spero,* de 1,200 toneladas, fletado por la casa de los señores Mouraille y Hernández y Cía.

95. Sin duda que el puerto brasileño de Pará se constituyó a lo largo de la desembocadura del Amazonas, en el gran depósito de varias compañías de navegación. Anualmente, el servicio presentaba el siguiente cuadro: Compañía Brasilera del Sur al Pará 36 viajes, a Manaos 36; Compañía Norteamericana al Pará 12 viajes, a Manaos 12; Compañía Inglesa Booth Line al Pará 12 viajes, a Manaos 9; Compañía Inglesa Red Cross Line al Pará 12 viajes, a Manaos 9. Cfr. ORDINAIRE, M. Olivier... *Viaje del Callao al Pará atravesando la América del Sur.* (1885-1886). En: *El Comercio.* Lima, 20 de abril de 1887, p. 3.

96. MAVILA, Oscar... *Ligeros apuntes sobre el Departamento de Loreto.* En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Lima, 1902, año XII. T. XI, pp. 92-94. De este trabajo tomamos los datos que en gran parte sustentan el presente parágrafo.

97. *Informe sobre el intercambio comercial de Iquitos para el año de 1904, por el Vice-Cónsul Sr. Cazes.* En: *Gran Bretaña y...*, vol. III, pp. 205-206.

98. *Informe del Cónsul de Iquitos Sr. Adamson, correspondiente al año de 1898.* En: *Gran Bretaña y...*, vol. III, p. 194. Refiriéndose a la mercadería procedente de su país dice: "Es alentador comprobar que los productos ingleses llegan en cantidades mucho mayores que los franceses o alemanes, sobre todo teniendo en cuenta que casi todas las principales firmas importadoras pertenecen a franceses o alemanes. Hay solamente una casa importadora inglesa".
99. Por un buen tiempo la casa J.M. von Hassel y Cía. fue la encargada de descargar oficialmente los vapores que tocaban en el puerto de Iquitos.
100. Esta línea de importaciones -según el testimonio de Mavila- cubría gran cantidad de azúcar, harina, arroz, papas, cebollas, ajos, etc.; ropa hecha, calzado, escopetas, pólvora y municiones. La mayor parte de estos artículos eran de mala calidad y se expendían en Iquitos a precios elevados. MAVILA, Oscar... *Ligeros apuntes...* En: *Boletín de la...*, p. 102.
101. Este exceso considerable de importaciones sobre el consumo real durante el primer semestre de 1906 se debió -según el Vice-Cónsul inglés Cazes- al deseo de las firmas importadoras de aprovechar la ventaja de los antiguos derechos de aduana, por los cuales los tipos más finos de mercaderías solamente pagaban el 15% *ad valorem* en lugar del 30% fijado por la nueva tarifa (18 de noviembre de 1903).
102. En la *Segunda Parte del Informe* (1891), Samuel Palacios advertía que todo el comercio de exportación del departamento de Loreto se verificaba por la Compañía de Navegación del Amazonas.
103. Cfr. *Informe sobre el intercambio comercial de Iquitos para el año 1904, por el Vice-Cónsul Sr. Cazes. En: Gran Bretaña y...*, vol. III, p. 204-205. Refiriéndose al marfil vegetal, el autor hacía notar que no obstante la existencia de enormes cantidades de todos los afluentes del Amazonas, su bajo valor, el elevado costo de la mano de obra y el alto costo del transporte hacían improcedente su recolección.
104. Fue preocupación permanente tanto de los gobernantes como de los funcionarios destacados en Iquitos, establecer la regularidad de este corretaje; muchas veces sin éxito alguno. Por tierra, el tráfico comercial se efectuaba con los departamentos de Junín, Huánuco, Amazonas, Cajamarca y San Martín.
105. En 1891, Samuel Palacios se refería a este tráfico del siguiente modo: "Muy desconsolador es el cuadro de la navegación en el Departamento en lo que toca al Perú...; la falta de armonía en el comercio nacional, hace que todas las naves que circulan en el Amazonas peruano y sus principales afluentes, ostenten bandera brasilera. Las pocas naves nacionales que existían, presionados por los impuestos estipulados en el Brasil, han tenido que cambiar de bandera, y hoy solamente 3 lanchas con bandera peruana navegan en los afluentes del Amazonas peruano". En 1892 se estableció un servicio de navegación fluvial entre Iquitos y Pichis, surcando el Amazonas, Ucayali y Pachitea.
106. En este año de 1894, el Comandante Principal de las Milicias Navales de Loreto en oficio al Ministro de Relaciones Exteriores (4 de setiembre) le informaba que las autoridades brasileñas no permitían "la entrada de embarcaciones peruanas en los ríos afluentes del Yavarí ocasionando graves perjuicios a la matrícula nacional".
107. El Marañón y el Huallaga comunicaban a Iquitos con el departamento de Amazonas; el Ucayali con los departamentos del centro y sur del Perú; el Urubamba con el Cusco; el Pichis daba salida, después que se construyó el camino, a los departamentos de Junín y Lima; el Palcazú permitía la salida, por vía del Mairo,

a Huánuco.

108. MAVILA, Oscar... *Ligeros apuntes...* En: *Boletín de la ...,* pp. 95-96. Desafortunadamente el clamor de este oficial de la Marina, así como el de muchos otros, cayó en el vacío.

109. Quince años atrás, el Prefecto del Departamento Fluvial de Loreto José B. Samanez Ocampo se había dirigido al Director General de Marina (30 de setiembre de 1887) para manifestarle: "Como US. sabe, la mayor parte de los vapores que navegan estos ríos, enarbolan bandera brasilera, y al llevarse a la práctica la tarifa de derechos remitida del Callao por la Comandancia de los Tercios Navales de la República, los Capitanes de los vapores reclamaron este pago ante el señor Cónsul General de dicho imperio en Loreto, apoyándose en los artículos 15 y 16 del tratado convencional entre ambos Estados. Con este motivo, dispuso este Despacho la suspensión de todo cobro a los vapores brasileros que no fuera por derecho de faros o balizas conforme al tenor de dichos artículos del tratado". La medida fue aprobada por la Superioridad Naval.

110. Cfr. *Informe del Jefe de la Comisión exploradora de las regiones del Ucayali, Fitzcarrald y Madre de Dios, Teniente 2° de la Armada Nacional don Germán Stiglich, pp. 1-253. En: Perú. Junta de Vías Fluviales... Ultimas exploraciones ordenadas por la Junta de vías Fluviales a los ríos Ucayali, Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba. Lima, oficina tipográfica de La Opinión Nacional,* 1908.

111. Cfr. Memoria del Prefecto de Loreto, Iquitos, junio 10 de 1903. Manuscrito, 36 folios útiles. La *Memoria,* firmada por Pedro Portillo, está dirigida al Director de Gobierno. El año anterior, la misma Comandancia había informado de la existencia de 10 vapores "que integraban las flotilla mercante nacional". Ellos eran: *Herman* (propietario Welche y Cía.), *Aguila* (Luis Morey), *Carlos* (Welche y Cía.), *Pardo* (Mouraille-Hernández y Cía.), *Lusitania* (Rocha y Texeira), *Gálvez* (Mouraille-Hernández y Cía.), *Onza* (Welche y Cía.) *Sauri Yaquerana* (Benigno Villena), *Samiria (Manuel Reátegui) y Contamana* (Carlos F. Fitzcarrald).

112. El servicio de la aduana fue inaugurado un año después, el 6 de agosto.

113. BASADRE, Jorge... *Historia de la...,* T. IX, pp. 57-58.

114. FUENTES, Hildebrando... *Apuntes geográficos, históricos, estadísticos, políticos y sociales de Loreto.* En: LARRABURE Y CORREA, Carlos... *Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al Departamento de Loreto.* Lima, Imprenta de *La Opinión Nacional,* 1905, T. XV, pp. 486-487.

115. Cfr. ARANDA, Ricardo... *Colección de...,* T. VIII, pp. 683-686.

116. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Loreto.* En: *El Comercio.* Lima, 29 de marzo de 1894, p. 3.

117. Cfr. *El Comercio.* Lima, 5 de mayo de 1900, p. 1.

118. En 1903 el Cónsul inglés en Iquitos informaba de algunos detalles sobre la construcción. Por ejemplo, que el contrato estuvo en manos de los señores P. y W. Mac Lellan de Glasgow, encargándose su ingeniero, el señor A. Lachenal, de la dirección íntegra del trabajo. Asimismo, aludía a que el costo final (alrededor de 40,000) se había sobrepasado excesivamente de aquel estimado.

119. En: *Registro Oficial del Departamento de Loreto.* Lima, Imprenta de la Escuela de Ingenieros, 1900, p. 143.

120. Este tráfico se hizo mayor, cuando Emilio M. Benavides asumió la gerencia de la Empresa de Vapores del Lago Titicaca y emprendió una serie de gestiones y reformas en favor de su desarrollo.

121. En una curiosa crónica reproducida por *El Caplina* de Tacna en su edición del

18 de abril de 1886, hallamos la siguiente referencia sobre el *Yapurá y* el *Yavarí*: "Los vapores *Yapurá y Yavarí*, únicos que hoy navegan en el Lago Titicaca son de propiedad del gobierno peruano, están administrados por la empresa del ferrocarril y creemos que no rinden ninguna renta en beneficio del erario. Que esos vapores son inaparentes para el tráfico, lo sabe todo aquel que los conoce y lo comprenderá cualquiera que sepa que fueron construídos para servir como buques de guerra, sin comodidades para los pasajeros ni capacidad para el transporte de carga. Son además muy pequeños y se han convertido en peligrosos para la navegación, con el aditamento de cámaras que se les ha colocado sobre sus cubiertas".

Sin embargo, en el informe antes aludido de diciembre de 1886, Hercilio Cabieses (nombrado visitador de las capitanías) nos ofrece acerca de estas dos naves una versión totalmente distinta a la del diario tacneño. El 23 de febrero de 1887, el corresponsal de *El Comercio* en Puno informaba que Juan Bergelund había sido nombrado por la Peruvian como capitán del vapor *Yapurá*, reconociéndole así "sus dotes de eficaz y responsable navegante".

122. Siendo capitán de corbeta, estuvo al frente de la capitanía de dicho puerto. El 30 de enero de 1884 presentó un detallado *Inventario del archivo y enseres de la Capitanía del Puerto de Puno* a su reemplazante Mariano Bueno. En este documento figuran valiosos datos sobre los vapores *Yapurá y Yavarí* para los años de 1879 a 1883. Su segundo período al frente del Apostadero, duró hasta junio de 1894. Posteriormente le sucedieron en el cargo, los capitanes de navío graduados Enrique N. Alayza, Pantaleón Fernandini, los capitanes de corbeta Alejandro Sauri, Francisco Balta, Alejandro Roldán, etc.
123. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el Ministro de Guerra y Marina,* p. 8. Al año siguiente, un súbdito inglés informaba a sus superiores del fracaso, aunque parcial, del esperado auge del comercio desde Bolivia a través del río Desaguadero. Cfr. *Informe sobre el comercio y finanzas de Mollendo. Año 1888, por C.E. Mansfield.* En: *Gran Bretaña y...,* vol. IV, pp. 13-14.
124. Oficio del Prefecto del Departamento de Puno al Director de Marina (16 de noviembre de 1887). En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
125. En: Archivo General de la Nación.
126. Al Ministro de Hacienda se le encomendó exigir, por el conducto más adecuado, "la cuenta de la administración a Juan L. Thorndike". *Ibidem.*
127. *Informe del Vice-Cónsul, Sr. Robilliard, sobre comercio y navegación, Mollendo, 1892.* En: *Gran Bretaña y...,* vol. IV, p. 29.
128. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
129. *Informe del año 1897 sobre comercio y finanzas del Perú, por Alfred St. John.* En: *Gran Bretaña y...,* vol. I, p. 279.
130. Oficio de Sánchez Lagomarsino al Ministro de Guerra y Marina, Lima abril 1° de 1888. En: *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1888 el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina D. Elías Mujica.* Anexo. Dos años antes, en su informe ya citado, el visitador de capitanías Hercilio Cabieses había manifestado idéntico parecer.

Capítulo IV

EXPLORACION Y ESTUDIO DE LA SELVA

A. ACCIONES E INTENTOS MAS SIGNIFICATIVOS

LA ACTUACION DE JOSE BENIGNO SAMANEZ OCAMPO EN LA EXPLORACION DE LA SELVA

Figura de extraordinaria prestancia y valía, aunque relegada injustamente, fue sin duda en el siglo pasado la de José Benigno Samanez Ocampo. Nacido el 19 de marzo de 1838, del matrimonio conformado por don Dionisio Samanez y doña Manuela Ocampo (vecinos de Andahuaylas) Samanez Ocampo adquirió con el correr del tiempo y merced a su esfuerzo, ciertos medios que le permitieron vivir con determinada holgura y dedicarse por muchos años, a la tarea que tanto acariciaba: la exploración de la selva[1].

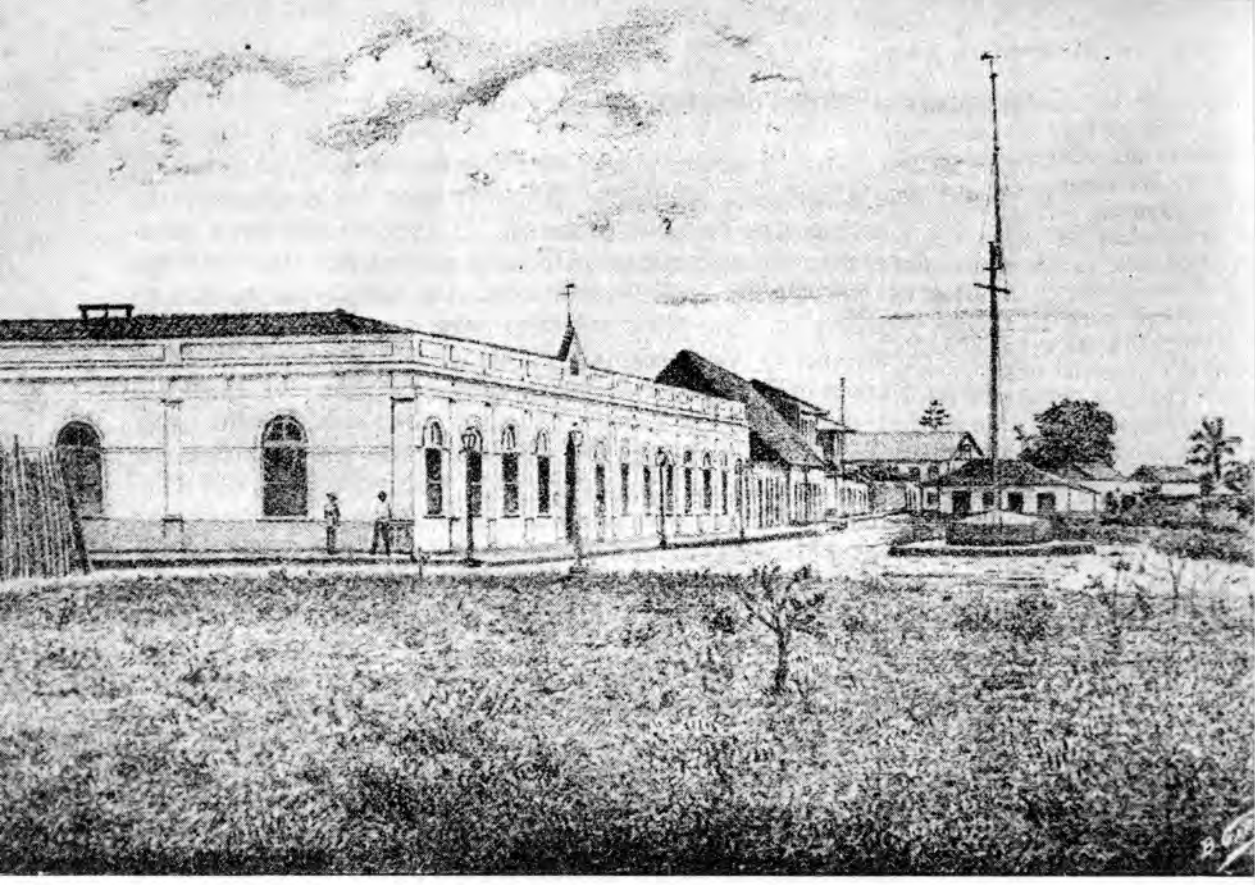
Sus méritos como explorador son tan notables que no es posible –como lo reconoció acertadamente Ricardo Tizón y Bueno a comienzos de este siglo– dejar de mencionarlo con el mayor respeto al lado de Carlos Fermín Fitzcarrald y Gabriel Sala (otros dos grandes exploradores) al tratar de la historia del oriente peruano. Su vocación firme y decidida por incorporar las extensas regiones selváticas a nuestra civilización y su imperturbable fe por encontrar en ellas el bienestar y la prosperidad del país, constituyen razones valederas para considerarlo como uno de los más grandes pioneros de la selva en la segunda

mitad del siglo XIX. Al igual que algunos de sus contemporáneos, Samanez Ocampo era un convencido de que el estado ruinoso en que se encontraba la República, como consecuencia de la infausta guerra del 79 sólo encontraría su solución en la colonización y explotación de nuestra hoya amazónica, que él denominaba el "Paraíso del Perú". Así lo manifestó en diversos pasajes de su *Diario de Expedición* de los años 1883-84 y en sus escritos menores con legítima unción patriótica: "Previendo –decía en aquel documento– el estado de cabal ruina y postración en que el país quedaría después de la guerra, sin otro medio eficaz de levantarse que el de abrirse paso a la región amazónica y por ella al Atlántico, hallando así fuentes inagotables de riqueza y comercio, me propuse llevar a cabo, a costa de cualquier sacrificio y sin otro auxiliar que esta fe, la expedición que hacía años proyectaba".

En otro documento fechado el 28 de abril de 1884 (carta a su amigo Tomás Polo) manifestaba emocionadamente: "En este inmenso emporio de riqueza y de hermosura, puede fundarse un nuevo Perú: grande, rico y floreciente; y ahora más que nunca, cuando la desgracia ha sido tan constante en perseguirnos en la funesta guerra que la injusta y criminal Chile nos ha hecho y nos hace".

De espíritu inquieto y de gran inclinación por los estudios científicos (llegando a ellos a través de una formación enteramente autodidáctica), Samanez Ocampo solía llevar consigo en todas sus expediciones, al lado de las provisiones indispensables, algunos libros de consulta, a los cuales muchas veces rectificaba o ampliaba en sus apreciaciones descriptivas. En un ejemplar de *El Perú* de Raimondi (que la familia conserva con legítimo orgullo y que Samanez Ocampo leía "de descanso en descanso y bajo la protección de un toldo") encontramos varias anotaciones de su puño y letra sobre aspectos que el sabio italiano dejó de mencionar. Son frecuentes también, sus citas a los escritos y planos del ingeniero Arturo Whertheman, del almirante John R. Tucker, del conde Francisco de Castelnau y del capitán de fragata Francisco Carrasco (jefes de la comisión peruana-francesa que recorrió esos parajes a mediados del siglo pasado). Su juicio sobre Juan Gastelú, que había presumido de haber navegado todo el Ene, es duro y severo, censurándole por haber falseado burdamente la verdad.

La inquietud de Samanez Ocampo por explorar la selva –según propia versión– se remonta a sus años de juventud cuando la idea de hallar una "vía de comunicación entre los departamentos del interior y el Ucayali por medio del Apurímac" representaba una de las alternativas más serias para conseguir "la prosperidad del Perú"[2]. El afán de hacer realidad este pensamiento, lo llevó a organizar una "exploración



Comandancia, aduana y cuartel de Iquitos
a fines del siglo XIX.

parcial" en el Apurímac por el mes de diciembre de 1878. El punto de partida fue la hacienda "El Pasaje", llegando hasta la desembocadura del río Pampaconas. Lamentablemente, la exploración tuvo poco éxito. Meses después, en junio de 1879, hizo otro intento; esta vez llegó hasta el río Anchihuay, donde encontró que los campas navegaban en canoas y balsas. No estando preparado para ir tan lejos, regresó de dicho punto con el "propósito de volver el año siguiente hasta el Tambo o hasta el Ucayali". Aspiración que no se cumplió, pues fue llamado al servicio de la Patria: "Primero como subprefecto de la provincia de Andahuaylas y, en seguida, como prefecto del departamento de Ayacucho durante los años 1880, 81 y parte del 82".

Estando de prefecto en Ayacucho, Samanez Ocampo consiguió que el Gobierno de Piérola ordenara una expedición a partir del embarcadero de Quimpitiriqui en el Apurímac, la que al mando del mayor Pedro Fernández Prada, llegó a Chivoquirohuato más abajo de la desembocadura del Mantaro[3].

Con motivo de los sucesos políticos internos que tuvieron lugar poco después, Samanez Ocampo renunció a la mencionada prefectura, volviendo a la vida privada. Una vez en casa, retomó la idea de efectivizar el proyecto de toda su vida: "explorar el Apurímac, Ene y Tambo hasta el Ucayali y regresar por el Urubamba", tratando de determinar desde donde era navegable "el primero y saber si era posible abrir un camino de herradura desde el último punto navegable de dichos ríos a los departamentos de Ayacucho, Apurímac y Cusco"; con esa intención y con su propio peculio, formó en 1883 una verdadera empresa bajo la razón social "Expedición José Benigno Samanez Ocampo y Compañía". Se asoció, nominalmente, con los señores Santiago S. Olazábal, Dionisio y Daniel Truyenque, Antonio Almanza, Federico Pietrosanti, Isaac Velarde, Adriel y Abel Montes, Ildefonso Arellano, Pedro Valle y Luis A. Salas[4]. Contrató los peones necesarios y se apertrechó de lo indispensable para la buena marcha de la expedición. Por el testimonio de la señora Consuelo Samanez Ocampo de Samanez, sabemos que nuestro personaje acudió a los pobladores de Andahuaylas para solicitarles dinero en calidad de préstamo e iniciar así su expedición; para ello, hipotecó su única propiedad: la hacienda "El Pasaje". Lo que descarta la versión aquella de la ayuda oficial recibida. Además en su *Diario de Expedición*, Samanez Ocampo consigna estas palabras: "Todos los gastos de la expedición corren de cuenta y cargo sólo del suscrito". Inclusive –según él mismo confiesa– la idea de la expedición no tuvo la acogida ni la feliz aceptación de sus propios paisanos: "El departamento de Apurímac de donde parte mi camino –dice

en otra parte del documento– vio no sólo con indiferencia, sino con desprecio mi expedición, tratándome los más de visionario y loco". ¡Incomprensión que no consiguió abatir su espíritu! Todo lo contrario.

Además del objeto señalado, la expedición se proponía, en la medida de lo posible, explotar algunos productos de esos lugares como caucho (que empezaba ya a despertar interés y que tiempo después alcanzaría una explotación fabulosa), madera finas, resinas, etc. y "adquirir todos los datos posibles relativos a la región que baña el Ucayali y los caudalosos ríos que lo forman".

La expedición (que parte se hizo por tierra y parte por agua) demoró algo más de quince meses, del 8 de agosto de 1883 al 30 de noviembre de 1884[5]. Partió nuevamente de "El Pasaje" y concluyó, en su recorrido de ascenso y después de muchas penalidades, el 2 de febrero de 1884 con el establecimiento de los exploradores en Providencia lugar ubicado en la "boca de los ríos Tambo y Urubamba". Escritas desde este sitio, hemos hallado dos cartas de nuestro personaje, dirigidas a unos amigos suyos y publicadas por *El Comercio* el 7 de octubre de 1884. La primera, con fecha 19 de abril, dirigida a Martín Pío Concha, en la que le manifiesta "haber llegado por el temido Ene sin novedad" y encontrarse residiendo en un "interesante y hermoso sitio". Termina diciéndole: "El Ene es todo navegable y sin ningún mal paso". La otra carta, fechada el 28 del mismo mes, estaba dirigida a Tomás Polo. Entre otros asuntos de gran interés le daba a conocer lo siguiente: "Nuestra bajada por el Apurímac y Tambo ha sido feliz, pues dichos ríos no ofrecen casi peligros, y sus habitantes no son tan malos como se les pinta. Al llegar a esta región hemos encontrado una magnificencia y una riqueza incomparables e indescriptibles, superando en mucho la realidad a cuanto podríamos haber imaginado, aun con la mayor exageración, y cubiertas de una riquísima y soberbia vegetación, se hallan cruzadas por caudalosos ríos de curso tan suave, que ni ruido hacen y que en todo el año se puede viajar hasta el Atlántico, así como remontarlos fácilmente".

Después de una visita a la misión de Callaría en el Bajo Ucayali y de permanecer por varios meses en la zona (reconociéndola y explorándola), la expedición emprendió el viaje de retorno de Providencia por el Urubamba el 26 de setiembre de 1884, para llegar a Rosalina en noviembre del mismo año, después del penoso paso del Pongo de Mainique. Así culminaba la empresa de estos arriesgados expedicionarios, dirigidos por el propio Samanez Ocampo, descubridor del río Ene y explorador infatigable de los ríos Apurímac, Tambo y Urubamba[6].

Evidentemente, en determinados momentos la expedición –como lo

atestigua el propio Samanez Ocampo– fue "penosa y cruel", atravesando bosques impenetrables, ríos profundos y precipicios "cuya sola vista horripila". Asimismo, los expedicionarios permanentemente corrieron el riesgo de muerte, ya sea por efectos del clima malsano de ciertas partes de la región (el mismo Samanez Ocampo estuvo en más de una ocasión al borde de la muerte víctima de la fiebre producida por la terciana; algunos de sus compañeros fallecieron en el trayecto); o por el ataque de los feroces indios ayacuchanos celosos de su hábitat (Chungui, Ancco e Iquicha). De todos esos riesgos –confiesa humildemente Samanez Ocampo– "salvamos gracias a la ayuda y protección de la Divina Providencia"[7].

A medida que avanzaba la expedición, íbase poniendo nombre a los lugares localizados con un doble propósito: 1° recordar alguna fecha significativa del calendario nacional e internacional que coincidiera con el arribo al lugar y 2° perennizar aquellos sucesos, percances o simplemente anécdotas ocurridos durante la marcha. De ahí que muchos de estos nombres, sobre todo en el segundo caso, resultan curiosos, y porque no decirlo también, incomprensibles para el lector de hoy. Es importante subrayar, como síntesis de la peruanidad vivida por Samanez, que al lado de sus infaltables libros, la expedición llevaba el bicolor patrio para ser utilizado, precisamente, al momento de tomar posesión del lugar y asignarle el nombre respectivo.

Como resultado de sus importantes observaciones a lo largo de esta expedición, que costó finalmente a su autor más de 4,000 soles, podemos resumir el aporte de nuestro personaje en estas dos conclusiones: 1° que era posible la navegación en lanchas a vapor por todo el Tambo, todo el Ene y por parte del Apurímac hasta el punto denominado Omaya; y 2° que era igualmente navegable, con lanchas a vapor, el Urubamba, desde su desembocadura hasta la confluencia del Cananashi, 219 millas. A estas dos consideraciones, habría que agregar una tercera que viene a sintetizar el valioso legado de Samanez Ocampo y sus compañeros: corresponde a ellos el mérito de haber navegado por primera vez todo el desconocido y misterioso Ene, "tan importante como temido". Además, debemos anotar –como hizo Carlos Larrabure y Correa en 1907– algo sumamente importante: sin desconocer el mérito de Fitzcarrald como descubridor del varadero que justicieramente lleva su nombre, Samanez había sentado la presunción (1884) de la existencia de una vía que comunicaba directamente las cabeceras de uno de los afluentes del Urubamba con el Manu[8].

Adicionalmente a lo manifestado hasta aquí, vale la pena consignar algo que el propio Samanez Ocampo refiere: en 1886 tuvo que optar

entre la diputación por Andahuaylas y la prefectura de Loreto; su decisión final fue por esta última, pensando en la posibilidad de continuar a través de ella la búsqueda de una vía de comunicación directa con la región del Ucayali, y por medio de ella, con las zonas del Yurúa y Purús, advirtiendo así la enorme importancia estratégica que para ello tenían los llamados varaderos[9]. Una vez más, pues, su firme y decidida vocación por la selva lo llevó a aceptar tal compromiso, desechando la cómoda y tranquila posición que le ofrecía la otra alternativa. Desafortunadamente, la muerte truncó su propósito[10].

Por último, unas breves palabras sobre el varias veces citado *Diario de Expedición* de los años 1883-1884. Sin duda, de todos los escritos de Samanez este documento es el más significativo, tanto por su valioso contenido antropológico, etnológico, geográfico e histórico, como por su relevante mensaje de reafirmación nacional no sólo vigente para esa época sino también para los años venideros. Publicado inicialmente en 1885 en la imprenta de *El País*, en un volumen de 70 páginas (más un croquis), la edición fue costeada íntegramente por su autor; hoy, esa edición representa una verdadera rareza bibliográfica.

Consultado y citado por viajeros y estudiosos en general (nacionales y extranjeros), el *Diario* contiene una pormenorizada relación de lo acontecido durante el tiempo que duró la exploración, proporcionando datos utilísimos sobre la zona y diversas sugerencias sobre caminos y colonización, agregando –como lo subraya Basadre– emocionadas consideraciones de índole patriótica. A lo largo de sus páginas se descubre a un autor de estilo limpio, directo y ameno describiendo los pasajes que observa; revelando, asimismo, un profundo conocimiento en los parajes que transita. La precisión y certeza de los datos que consigna (correntadas, desfiladeros, precipicios, sendas, pongos, vegetación, lugares, distancias, latitudes, curso de los ríos, etc.) y la minuciosidad de la información, complementan indudablemente la visión de la naturaleza que Samanez Ocampo nos quiso transmitir en su bello relato. Además, la pormenorizada e interesantísima descripción que hace de algunas tribus como los campas, piros, conibos, shipibos y amahuacas, lo convierten en una fuente de consulta obligada para el conocimiento e investigación del modo de vida, costumbres, religión, comercio, vestimenta, alimentación y hábitos de aquellas gentes.

Asimismo, cabe rescatar de este *Diario de Expedición* dos enseñanzas, ambas de enorme significado histórico y geopolítico, que como lecciones permanentes su autor señaló con franqueza y realismo: 1° la censura a las luchas fratricidas que por esos años alcanzó signos de extrema gravedad y 2° la clara advertencia de la amenaza (permanen-

te y latente) que supone la presencia del Brasil como país vecino en la región oriental. Basta leer las últimas páginas de dicho documento, para tener una idea precisa de la honda preocupación de Samanez Ocampo por estas dos situaciones.

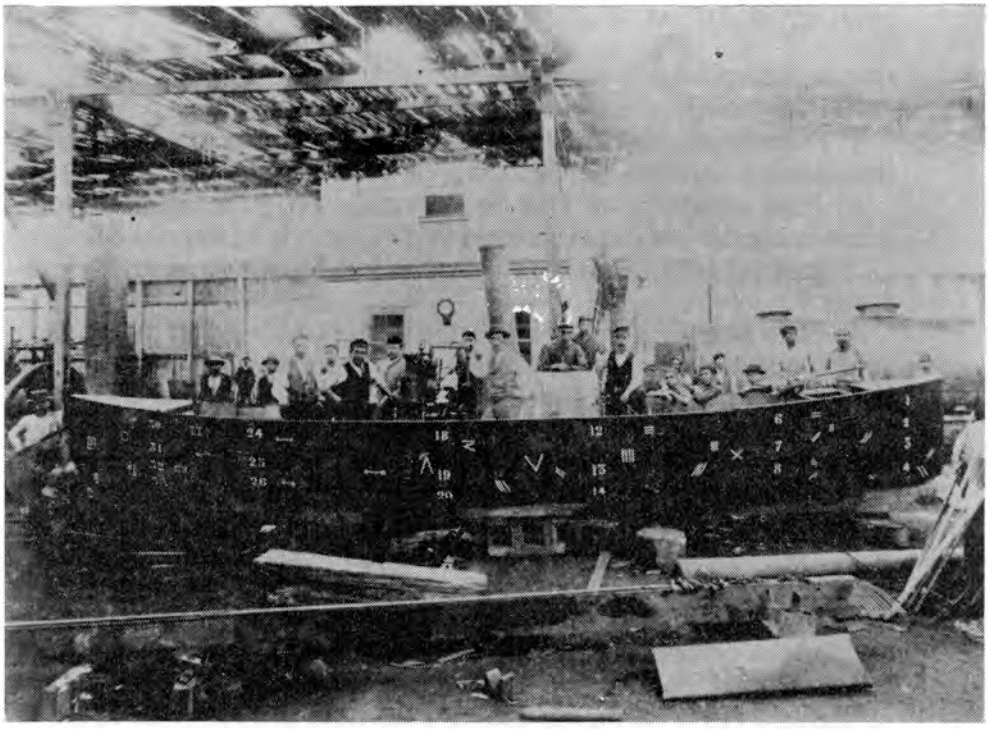
LA JUNTA INFORMADORA SOBRE LA REGION FLUVIAL DE LORETO

Sintetizando el sentir de entonces respecto a nuestra selva, el Ministro de Guerra y Marina decía en su *Memoria* de 1886: "Uno de los asuntos que hoy preocupa la atención del Gobierno, es la administración de la región Amazónica, porque está fuera de duda que ella encierra nuestro porvenir".

Bajo este espíritu, y ante la inminencia de presentar un informe detallado al Congreso que debía reunirse próximamente, el Consejo Supremo de Gobierno, por resolución de 24 de febrero del mismo año, constituyó una Junta cuyo propósito primordial era reunir, por diferentes medios y a la brevedad posible "la mayor cantidad de datos sobre el Departamento Fluvial de Loreto, los buques, factorías, fábricas y demás establecimientos de propiedad fiscal que existen allí, a fin de tomar las medidas conducentes al desarrollo y progreso de esas regiones". En este sentido, se cuidó de seleccionar a las personas más idóneas para cumplir con tan urgente y delicado pedido.

La junta fue integrada por el capitán de navío y Comandante Principal de los Tercios Navales, Federico Alzamora, quien la presidía; vocales el capitán de navío y Director General de Telégrafos Manuales M. Carvajal[11], el capitán de fragata Patricio Iriarte y el auditor del Ejército doctor Manuel Amat y León; amanuense el alférez de fragata Reynaldo de La Lama. Cabe advertir que sólo en las dos primeras sesiones de trabajo se logró el valioso concurso del comandante Alzamora, pues una gravísima enfermedad, que lo llevaría más tarde a la tumba, le impidió concurrir a las siguiente reuniones, asumiendo la presidencia el comandante Carvajal. La junta se instaló en la ciudad del Callao el 2 de marzo de ese año[12].

Después de un intenso trabajo de investigación y consultas, la junta evacuó su dictamen el 30 de junio de dicho año, el que contenía un conjunto de datos sumamente interesantes, al punto que –como lo señala Fernando Romero– fue tomado en seria consideración por el Congreso al discutirse la ley de reorganización de los servicios administrativos de Loreto. Fue firmado por Carvajal, Iriarte, Amat y Emilio Delboy,



Armado de una lancha
en Madre de Dios a comienzos del
siglo XX.

que se incorporó a la junta[13].

El dictamen finaliza, entre otras, con las siguientes conclusiones:

1° Falta de verificación de las fronteras con los Estados limítrofes y necesidad de recorrerlas, amojonarlas y vigilarlas.

2° Falta completa de vías de comunicación, propiamente dichas entre la capital del departamento y la capital de la República.

3° Imponderable exuberancia de ricas producciones vegetales y animales.

4° Falta completa de organización administrativa, en los diversos ramos que ésta comprende y que se hace sentir, sobre todo, en la parte del resguardo y policía fluviales.

Además, el documento es muy rico y sugestivo en otro tipo de consideraciones que merecen la pena consignarlas. Por ejemplo, al referirse a la situación político-judicial imperante su denuncia es clara y tajante: "Allí, como en ningún departamento de la República, precisamente por su alejamiento e incomunicación con la autoridad suprema, se ha acentuado el desorden, hasta el punto de coexistir cinco titulados prefectos. En medio de esta especie de caos, y a influjo tal vez de la necesidad, ha venido a confundirse por completo lo que es el "Departamento Fluvial" con el "Departamento Político", de tal modo que hoy el prefecto ejerce, como en uso de autoridad propia, muchas de las atribuciones de la comandancia general; el subprefecto del Bajo Amazonas es al mismo tiempo capitán del puerto de Iquitos y comandante del Tercio Naval; los gobernadores de algunos distritos hacen de capitanes de puerto; el administrador es también Cajero Fiscal y para decirlo todo, hasta los jueces de Paz no letrados, funcionan como jueces de Primera Instancia, y ante ellos prestan su juramento los prefectos[14].

De igual manera, su alusión a los recursos pesqueros de la zona es muy valiosa cuando afirma: "El ramo de pesca es otro de los más importantes del Departamento; y su abundancia y variedad son tan notables, que en nada tienen que envidiar a los renombrados peces de los mares de la China y otros pueblos. La vaca marina, el zúngaro, la mota, la gametana y otros peces sobreabundan en los principales ríos del Amazonas".

Finalmente, con el objeto de tener una visión más realista y comprobar *in situ* lo manifestado en el dictamen, los miembros de la junta sugerían al Presidente de la República "...enviar a aquellas regiones una comisión suficientemente autorizada e instruida que verifique y complete, a presencia de la verdadera actualidad, los datos que se contienen en el informe y hacer las investigaciones que puedan haber

escapado a la asiduidad de la junta".

La labor de la junta concluyó con la entrega del indicado dictamen, regresando sus miembros a sus respectivas ocupaciones.

LA COMISION ESPECIAL DE EXPLORACION DE LORETO

La administración de Cáceres asumió a plenitud lo sugerido por los miembros de la Junta en su dictamen citado de 1886, en el sentido de abocarse de inmediato a la reorganización de los servicios administrativos de Loreto y a constituir una comisión que verificase y enriqueciese lo dicho en tal documento. Para ello, con fecha 4 de noviembre de 1887, el Mandatario puso el cúmplase a una ley del Congreso en la cual se estipulaban las tarifas aduaneras y contribuciones y el empleo de éstas. Además en el artículo 10° establecía que el Gobierno enviaría al departamento de Loreto una comisión "compuesta de un ingeniero de primera clase, de un empleado de la administración pública y de un médico" que, unida a la persona designada por la Junta Departamental de esa localidad, "estudiase todo lo que se refiere al gobierno, administración y climas de dicho Departamento" y propusiese las medidas más convenientes a adoptarse, especialmente respecto "al régimen de aduana, a los territorios apropiados para la inmigración, a la explotación del caucho y demás productos naturales, y a las vías de comunicación entre esa sección del territorio y la capital de la República".

La comisión fue conformada originalmente (decreto supremo de 23 de abril de 1888) por el capitán de fragata Froilán Morales; el ingeniero Carlos Pérez; el doctor Leonidas Avendaño y Enrique Ramírez Gastón. Posteriormente, esta relación fue modificada por haberse cancelado el nombramiento expedido en favor del comandante Morales y por haberse aceptado la renuncia de Ramírez Gastón; la comisión quedó presidida, entonces, por el coronel Samuel Palacios y Mendiburu, en reemplazo de Morales; igualmente se incorporó el capitán de fragata Enrique Espinar (delegado de la Junta Departamental) en lugar de Ramírez Gastón.

Bajo la presidencia de Palacios y Mendiburu, la comisión empezó sus labores el 24 de julio de 1889, determinando viajar a Iquitos por la doble vía terrestre y fluvial; camino seguido por primera vez por una autoridad política[15]. Al llegar a San Luis de Shuaro, se dividió en dos grupos, explorando a la vez dos importantes vías de comunicación: Palcazu y Pichis. Instalada en Iquitos, el 22 de octubre del mismo año,

la comisión "no dio tregua a sus labores". En la primera parte del informe (entregado el 31 de marzo de 1890), Palacios relata los primeros trabajos de la comisión. Da cuenta de las expediciones a los ríos Napo y Amazonas, de los estudios realizados en diversos lugares del departamento, de las mejoras en el camino de Yurimaguas a Moyobamba, de las reformas en la administración fiscal y de otras muchas cuestiones. Encierra, por así decirlo, "la parte mecánica del trabajo de la comisión, sus principales viajes, observaciones sobre el terreno y la descripción del estado del Departamento"[16].

La comisión quedó constituida así:

Presidente: Señor Prefecto y Comandante General del Departamento, Samuel Palacios y Mendiburu.

Vocales: Doctor Leonidas Avendaño, ingeniero Carlos Pérez y capitán de fragata Enrique Espinar.

Agregados: Ingenieros Luis Wolff y Julio C. Vila y el naturalista Ricardo Payer.

El 27 de mayo de 1890 fue elegido secretario de la comisión el capitán del puerto de Iquitos, teniente 2° de la armada, Carlos T. Barandiarán, en reemplazo del señor Ezequiel Burga Cisneros "que había renunciado el 15 de abril encontrándose la comisión en Yurimaguas".

No obstante el corto tiempo de que dispuso y la carencia "de instrumentos científicos, obras de consulta, recursos pecuniarios, etc.", la comisión cumplió, aunque no estrictamente con lo planeado, con gran parte del programa. Como resumen, tomado de la segunda parte del informe, presentamos los logros más significativos alcanzados en los aspectos que se detallan a continuación:

Vías de comunicación.- Exploración de los caminos desde Chanchamayo a los ríos Palcazu y Pichis[17]. Exploración de los ríos Marañón, Napo, Ucayali y Huallaga. Estudio y planos de la navegación de los ríos Pachitea y Ucayali. Expedición al río Yavarí. Apertura de los caminos de Moyobamba a Yurimaguas, de Lamas a Tarapoto y de Borja al río Santiago.

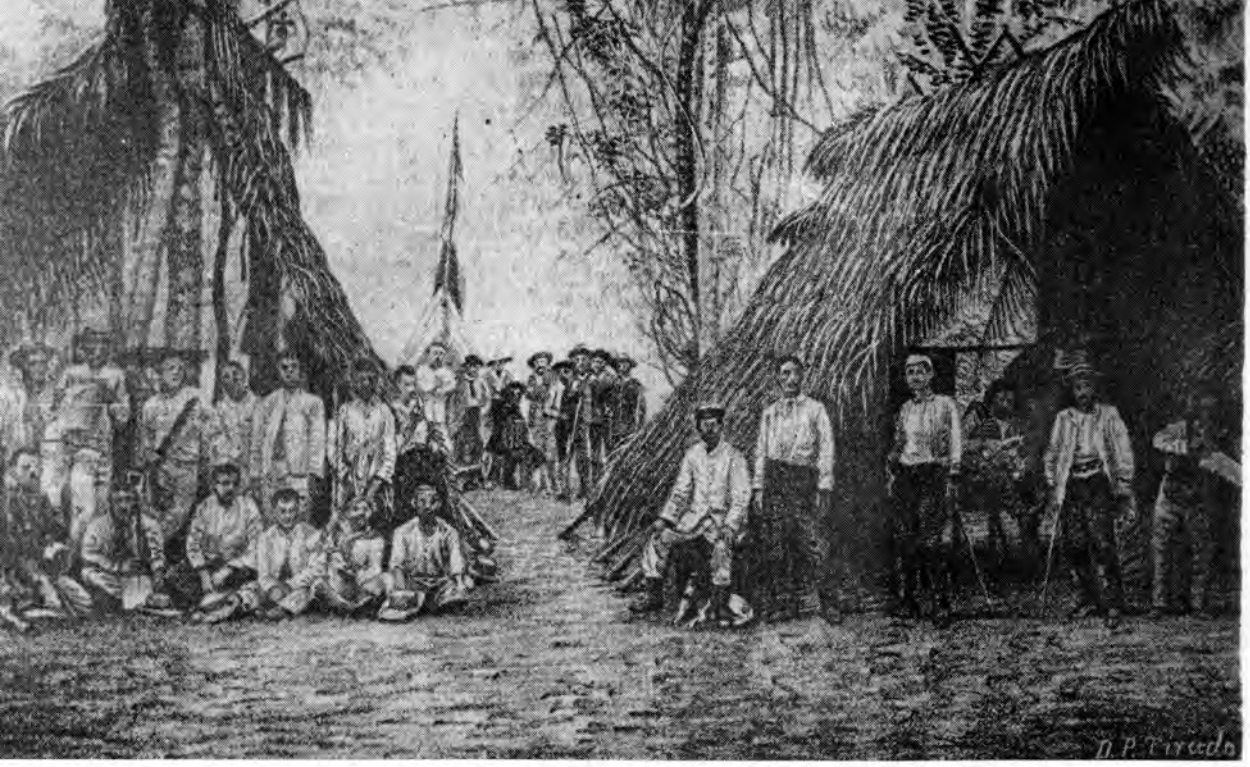
Colonización.- Estudios del pueblo de Caballococha, censo de esa población e informe detallado de su clima, producciones y condiciones favorables para la inmigración.

Comercio.- Instalación de la Cámara de Comercio de Iquitos.

Beneficencia.- Formación y organización de esa institución en Iquitos. Construcción de un hospital.

Admistración Fiscal.- Creación de la Tenencia del Resguardo en la frontera y Comandancia Militar de ella[18].

Policía Fluvial.- Carena por contrata en la Factoría del Estado de la



Campamento en Chanchamayo
de los expedicionarios al río Pichis a fines
del siglo XIX.

lancha *María Teresa.*

Relaciones Exteriores.- Viajes a Río de Janeiro y gestión de los puntos más convenientes para armonizar los reglamentos de las provincias fluviales del Brasil y el departamento de Loreto.

Al terminar sus labores, la comisión lo hizo con el siguiente personal:

Presidente:	Coronel Samuel Palacios y Mendiburu
Vocal:	Doctor Leonidas Avendaño
Secretario:	Teniente 2° Carlos T. Barandiarán[19].

LA ACCION Y EL APORTE DE ANTONIO RAIMONDI

Como corolario de su multifacética personalidad y de su vivo entusiasmo e interés por todo lo nuestro, podemos afirmar que la gran tarea de Antonio Raimondi, entre nosotros, fue la de redescubrir científicamente el Perú. Su extraordinaria vitalidad puesta de manifiesto en la exploración y estudio del territorio; su sincero amor por esta tierra que consideraba suya; su infatigable empeño por rescatar y preservar nuestras riquezas, lo convierten en el símbolo de aquel movimiento generacional que en el siglo pasado buscó, por diferentes medios, el bienestar y desarrollo del país. Precisamente su obra cumbre, con el título sugerente *El Perú*, resume la dedicación y el afecto que este hombre profesó por lo nuestro.

Raimondi no se limitó –como muy bien lo señaló Larrabure y Correa a principios de este siglo–[20] a pasar por los pueblos y ríos dejándonos únicamente como fruto de su incursión una serie de nombres y una relación más o menos fantástica de sus aventuras por la selva, tal como lo han hecho, salvo muy honrosas excepciones, la generalidad de los viajeros que han visitado el Oriente, sino que, con el objeto de acumular material, se detenía en cada lugar estudiando su situación, clima, historia e importancia, recorriendo, asimismo, los ríos en todo su curso con el objeto de descubrir sus verdaderos orígenes, hoya fluvial a la que pertenecen, posibilidad de ser navegados, etc. El estilo animado de sus descripciones y la viveza con que pinta algunas de las escenas de la naturaleza, dándoles siempre un colorido local, revelan las fuertes impresiones que dejaron en su espíritu los lugares y las cosas. Dentro de este panorama, Raimondi –como lo advirtió Couthernay de Kalb en un hermoso ensayo biográfico publicado en 1895– realizó sus trabajos con heroico valor, en medio de innumerables dificultades y peligros, sin mira de provecho y sin la seguridad de un éxito favorable

y de adquirir fama[21].

Pero sin duda –sostiene Luis Carranza en su obra citada– la región predilecta de Raimondi fue la montaña; el triple atractivo de su belleza, de lo desconocido y de esa maravillosa vegetación, sedujeron al naturalista, haciendo de aquellas comarcas el objeto preferente de sus viajes y de sus estudios.

En el período que nos toca presentar en el presente volumen, el aporte del ilustre sabio no debemos buscarlo en lo que él, durante casi dos décadas (1851-1869) hizo con renovada vocación: viajar por todo el territorio estudiando e investigando los aspectos de las ciencias naturales (zoología, botánica, mineralogía, geología, paleontología, etc.) y aquellos de la geografía y la etnología que consideraba trascendentales. No; más bien debemos descubrirlo en la proyección de su obra, en el ejemplo permanente que supo despertar entre sus contemporáneos, en sus conocimientos y escritos o en sus experiencias como explorador puestas al servicio de la Patria. En fin, su aporte debemos buscarlo en todo ese acopio de sabiduría que, de continuo, sirvió de fuente de consulta obligada en todo intento de acercarse a nuestra realidad. Prueba palpable de ello la tenemos cuando en 1888, a la sombra augusta de su influyente personalidad, sus amigos y admiradores fundaron la Sociedad Geográfica de Lima.

Desafortunadamente, fue muy corto el tiempo para tan magna obra. Por esta época –dice uno de sus biógrafos Ettore Janni– "sobre la clara belleza de esta vida de sabio y de poeta ya comienza a descender el crepúsculo, en un cielo gris sin fulgores". En efecto, a partir de 1888 la vida de Raimondi comienza a decaer; a mediados de 1890 su viejo amigo y compatriota el médico Alejandro Arrigoni lo invita a trasladarse a San Pedro de Lloc, donde fallece el 26 de octubre de ese año.

Como sabemos, los primeros tres volúmenes de *El Perú* fueron publicados por un arreglo especial con el Gobierno (1874, 1876 y 1879); sólo desde 1886 se encargó el Estado de los gastos de la publicación[22].

Por ley de 12 de octubre de dicho año, se asignó la suma de 8,000 soles anuales para la publicación de la mencionada obra[23]. Sin embargo, los resultados no fueron del todo eficaces, ni se obró con prontitud. Años más tarde, por resolución suprema de 29 de setiembre de 1891, el Gobierno encomendó a la Sociedad Geográfica de Lima la continuación de la publicación; recién en 1902 apareció el tomo IV. La preparación de este tomo se debió al distinguido ingeniero y hombre público José Balta, uno de los raimondistas más conspicuos.

LA FUNDACION DE LA SOCIEDAD GEOGRAFICA DE LIMA

En lo que vendría a constituir uno de los mensajes más memorables de su primer régimen (*Mensaje al Congreso Ordinario de julio de 1888),* el Presidente Andrés A. Cáceres manifestó con inocultable convencimiento: "Con el objeto de alcanzar fines de evidente importancia, ha organizado el Gobierno una sociedad geográfica destinada a constituir un centro de provechosa ilustración para el país, que contribuirá no sólo a la eficacia y regularidad administrativa con el estudio de la conveniente demarcación de la República, sino a procurar también la necesaria y fecunda corriente de inmigración, exhibiendo con el testimonio de respetable autoridad, las exhuberantes riquezas de nuestro extenso y variado territorio...".

Efectivamente, con el loable propósito de fomentar los estudios geográficos, facilitar la explotación e incremento de los recursos naturales del país y crear un centro de información sobre la geografía nacional, se fundó esta institución (Decreto Supremo de 22 de febrero de dicho año) bajo la dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores, cuyo Canciller era entonces el doctor Alberto Elmore[24].

Debe recordarse que en 1888, cuando nació la Sociedad Geográfica, eran muy pocos y de escasa importancia los centros científicos establecidos en el país. La flamante institución vino a absorber la actividad de los contados hombres de ciencia y atrajo a los más selectos cultores del estudio de las variadas disciplinas geográficas, concentrando en su seno y por mucho tiempo a una gran parte de la intelectualidad nacional. En torno a este noble propósito se agruparon connotados pensadores, prácticamente de todas las profesiones y actividades del pensamiento: ingenieros, médicos, abogados, marinos y militares, mineros, químicos, arqueólogos e historiadores, exploradores, viajeros y sacerdotes.

La instalación de la Sociedad se realizó en octubre del mismo año 1888. Los fundadores –no obstante las limitaciones económicas del momento– tomaron con empeño la tarea de estructurar la nueva institución en los severos moldes de las que tanta prestancia habían adquirido en el extranjero; celebraron sus primeras reuniones en la imprenta de *El Comercio* . La verdadera expansión de sus actividades institucionales –sin embargo– no debe contarse sino a partir del 15 de abril de 1891, fecha de la instalación definitiva de sus oficinas y de la aparición de su órgano de publicidad: el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Se le asignó como sede institucional el prestigioso claustro del "Príncipe", llamado también claustro de San Pablo.

Comentando la fundación de la flamante entidad, el decano de la prensa nacional escribió en su edición del viernes 24 de febrero de 1888: "El decreto del día 22 viene a llenar una necesidad reclamada desde hace mucho tiempo; su importancia está probada por más de un Tratado que el Perú ha celebrado con los estados vecinos, en los que la increible ignorancia de nuestros Ministros signatarios ha hecho perder al país vastos y ricos territorios por no haber tenido conocimiento de los verdaderos límites de la República. La Sociedad Geográfica que en virtud de ese decreto ha de organizarse, no sólo servirá como un cuerpo consultor del Gobierno en asuntos de aquella naturaleza, sino que podría ser al mismo tiempo una institución depositaria de los archivos estadísticos del país. Servirá también para abrir un nuevo campo a nuestra actividad intelectual, estimulándola, para dar un provechoso impulso a una serie de conocimientos prácticos y útiles que enaltezcan la instrucción general del país".

Cinco días después, el mismo diario publicó un suelto anónimo dando cuenta de la voluntad de don José Sevilla (celebrísimo benefactor y millonario muerto en diciembre de 1886) que, supuestamente, había legado un considerable donativo para el sostenimiento de la futura entidad. Dado el matiz curioso de su contenido, reproducimos a continuación el texto que aparece bajo la firma de *Albricias:* "Con verdadero regocijo de parto, ha comenzado circular entre los que se interesan por esta institución, un gratísimo rumor. Se dice que ha aparecido un codicilo al testamento del finado don José Sevilla, por el que este previsor filántropo, adelantándose a sus precarios días, deja cinco mil libras esterlinas a la futura Sociedad Geográfica de Lima, que él veía venir. ¡Ojalá que los señores albaceas, inspirándose en sus últimos procedimientos se adelantaran a mandar algo a cuenta a la sociedad legataria! Así lo han hecho con la Beneficencia y Biblioteca públicas, remitiéndoles 1540 y 250 libras a una y otra. El importante instrumento, que motiva estas líneas, se halla archivado, según se dice, en la oficina del muy bien reputado Dr. Gutiérrez Paredes. Cuando en medio del estupor que pesa sobre todos los cerebros, y los hace obtusos, se ve que ha habido un espíritu sereno, como el de don José, que con previsión cuasi divina, haya columbrado lo que no estaba ni por suceder, el patriotismo se reanima y el orgullo nacional se ensancha...".

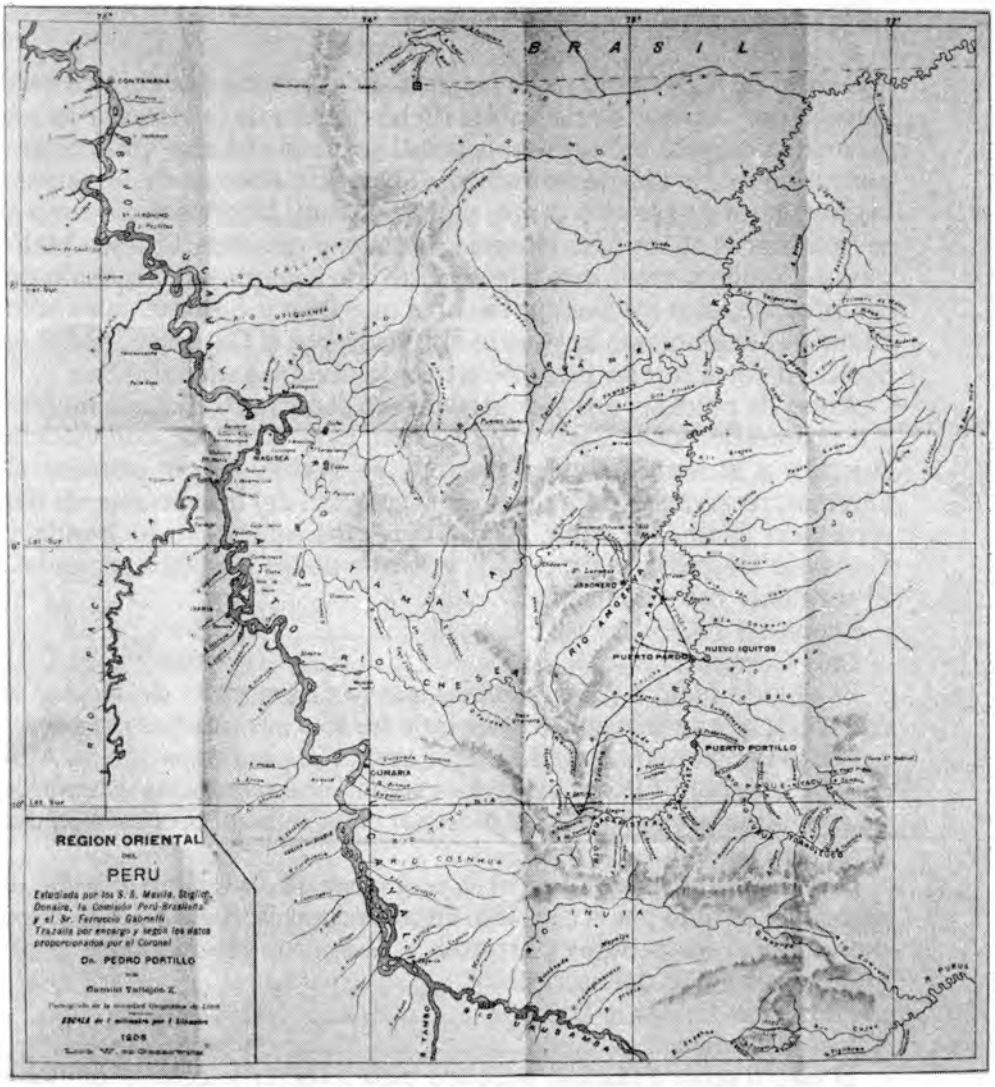
El mismo 22 de febrero –de acuerdo a lo establecido en el decreto de fundación– se publicó un decreto por separado, designando a los primeros socios fundadores. La lista con tan ilustres nombres, varios de ellos integrantes de la Armada Nacional, es la siguiente: Luis Carranza, Eduardo de Habich, Camilo Carrillo, Gabriel Sala, Modesto Ba-

sadre, Aurelio García y García, Guillermo Billinghurst, Leonardo Pflücker y Rico, Carlos Paz Soldán, Enrique Espinar, José Toribio Polo, Pedro Paz Soldán y Unanue, Antonio Raimondi, Arturo Wertheman, Ernesto Middendorf, Julio Pflücker y Rico, Ernesto Malinowski, Leonardo Villar, Felipe Arancibia, Manuel A.Viñas, José B. Huertas, Emilio Castañón, Elías La Torre, Teobaldo Eléspuru, José Granda, Guillermo Cilley, Ramón de la Fuente, Octavio Pardo, Teodorico Olaechea, Alejandro Guevara, Manuel García Merino, Guillermo Nation, Enrique Benites, Julián Gordillo y Maribres, Julio Vierau, Máximo Vásquez.

Pero –refiere Emilio Romero– al constituirse la Sociedad, se dieron cuenta inmediata de un hecho singular que constituye una característica propia del Perú. El número de geógrafos, exploradores y amantes de la ciencias geográficas era muy superior. El gobierno debió dictar a los pocos días otro decreto, elevando a cien el número de socios fundadores y autorizando a la institución a que en lo sucesivo incorporara a nuevos miembros de acuerdo con sus estatutos y reglamentos[25]. Bajo este espíritu, por las resoluciones ampliatorias de 28 de diciembre de 1889, de 9 de marzo y 22 de junio de 1891, se nombraron como miembros natos al Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores, al Director de la Escuela de Ingenieros, al Director General de Correos y Telégrafos, al Director de la Escuela Naval, al Profesor de Geografía del Colegio Nacional de Guadalupe, al Director de la Biblioteca Nacional, al Presidente de la Cámara de Comercio de Lima, al Director de Obras Públicas del Ministerio de Fomento y al Director de la Escuela Militar de Chorrillos.

De acuerdo al mandato del decreto de su fundación, la primera sesión realizada por la Sociedad para elegir a su Directorio tuvo lugar el jueves 15 de marzo a las tres y media de la tarde, en el salón del Senado. La reunión fue convocada y presidida por el doctor Luis Carranza, por hallarse ausente de la capital el primer socio nombrado, don Julio Pflücker y Rico. Hallándose presentes los socios Eduardo de Habich, José Granda, Leonardo Villar, Ernesto Malinowski, Pedro Paz Soldán y Unanue, Ramón de la Fuente, Modesto Olaechea, Leornardo Pflücker y Rico, José B. Huertas, José Eléspuru, Carlos Paz Soldán, Guillermo Nation, Julián Gordillo, Octavio Pardo y Máximo Vásquez, el señor Carranza procedió a abrir la sesión.

En primer término, dio lectura a la carta del señor Emilio Castañón renunciando a la membresía de la Sociedad. Inmediatamente, procedió, a explicar que el objeto de la reunión era dar cumplimiento al artículo 4° del decreto que estableció la asociación, el cual dispone que los miembros presentes en la capital elijan un Director y formulen un



Croquis de la
región oriental explorada
por algunos marinos peruanos.

proyecto de reglamento orgánico para ser aprobado por el Ejecutivo. Agregó que, a pesar de no hablar dicho decreto de la elección de un secretario, juzgaba indispensable la realización de tal acto "pues no era permitido exigir que desempeñase el Director, además de las suyas, las funciones de ese otro cargo, por cierto muy laborioso". Se aunó a ese parecer el señor José Huertas, lo mismo que don Ernesto Malinowski, quien sostuvo estar de acuerdo con lo expuesto "en razón de ser provisionales los nombramientos que iban a hacerse, pues sólo cuando el Reglamento haya sido aprobado por el Gobierno, podrá la Sociedad constituir su mesa directiva de una manera definitiva".

Antes de proceder a la elección, se leyó el decreto del 22 de febrero y a pedido del señor Carlos Paz Soldán, para proceder con estricta sujeción a la letra de dicho decreto, se decidió elegir primero al Director, reservando para después la cuestión del nombramiento del secretario. Llamados como escrutadores los señores José Granda y Teobaldo Eléspuru, se practicó la votación de los 16 socios presentes. El resultado fue como sigue:

Leonardo Pflücker y Rico ..... 15 votos
Luis Carranza ..... 1 voto

El elegido pidió a sus consorcios que lo dispensaran de aceptar el cargo con que se le honraba, alegando no sólo sus muchas ocupaciones, sino también su carencia total de aptitudes para estos oficios. Aún cuando el señor Pflücker insistió en su demanda, los otros miembros no aceptaron sus excusas, e instado por ellos, tomó al fin posesión del cargo provisional.

Consultada la Sociedad sobre la propuesta de designar o elegir a un secretario, se optó por la elección. En consecuencia, fueron designados escrutadores los señores Carranza y Eléspuru, obteniéndose el siguiente resultado del escrutinio:

Pedro Paz Soldán y Unanue ..... 15 votos
José Granda ..... 1 voto

El electo señor Pflücker, propuso para integrar la comisión encargada de elaborar el proyecto de reglamento a los señores Modesto Basadre, Eduardo de Habich y Ramón de la Fuente. A iniciativa de Basadre, se aprobó convocar a una nueva reunión tan pronto se encontrase expedito el mencionado proyecto. Siendo las 6 de la tarde se procedió a levantar la sesión.

Durante la última quincena de marzo y a lo largo del mes siguiente, la comisión nombrada se abocó a dar cumplimiento a la misión encomendada. En su edición del lunes 30 de abril de ese año 1888. *El Comercio* informaba a la opinión pública: "Está al terminar la discusión

del Reglamento de esa importante sociedad". No obstante, razones diversas y circunstancias de diferente índole, impidieron que la Sociedad pudiese contar inmediatamente con tan urgente y necesario dispositivo. La aprobación por el Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, fue un trámite que consumió mucho tiempo.

Estrictamente, el primer presidente de la institución fue el animoso Luis Carranza, médico notable, publicista y gran periodista nacido en Ayacucho, quien ejerció el mando entre 1889 y 1898 en forma destacada y brillante. Concentró en provecho de la Sociedad sus grandes energías, vinculando a la naciente corporación con los principales centros científicos del exterior y obteniendo leyes protectoras y recursos suministrados por el Estado, la cooperación del periodismo nacional y el desinteresado concurso de destacadas personalidades. Hoy se contempla con admiración la fecunda labor desarrollada durante los primeros años de vida institucional, bajo la dirección habilísima y abnegada de nuestro personaje. Revistas numerosas y de variada procedencia, que venían como canje del incipiente *Boletín*, demuestran la simpática resonancia que nuestra Sociedad logró alcanzar en el concepto de las sociedades sabias del mundo entero. Son notables los estudios geográficos vertidos en esa primera época, entre los que bastará citar el trazo de un mapa histórico de los territorios del nor–oriente, un notable informe sobre nuestros límites con Bolivia, la edición del mapa del Perú preparado por Raimondi, los elaborados dictámenes sobre demarcación territorial, la determinación del curso del río Marañón, y los estudios sobre navegabilidad de otros ríos amazónicos; la participación en los principales certámenes científicos realizados en el extranjero y muchas otras apreciables actividades, revelan bien a las claras el poderío del impulso inicial y la magnitud del desarrollo que se anhelaba imprimir a la Sociedad Geográfica de Lima. El testimonio justiciero de uno de sus biógrafos sintetiza nuestro pensamiento sobre tan ilustre varón: "En la Sociedad Geográfica está su vida y está su obra más que en ninguna otra parte. Su obra cumbre, la aspiración perenne de su espíritu, se plasma y se prolonga a través de los años en la Sociedad Geográfica de Lima, fundada, alentada y dirigida por él durante diez años. A su servicio puso todo lo que tenía y a su servicio dedicó los mejores instantes de los últimos años de su existencia. Desde que encontró el camino buscado por la senda del conocimiento geográfico, Carranza vislumbró entre la nube de sus sueños y el horizonte polícromo de sus hermosas fantasías una institución que diera a conocer la verdadera descripción del Perú. Todas las horas dedicadas al placer más caro y exquisito estuvieron dirigidas hacia el mismo fin.

Raimondi, que fue su mejor amigo intelectual, lo ayudó en la larga y penosa tarea de reunir hombres capaces de llegar a tal meta".

En 1898, Carranza fue reemplazado por el entonces contralmirante Manuel Melitón Carvajal, que ejerció el cargo hasta el año 1900 de manera también relevante. Su actuación frente a la Sociedad, de la que siempre fue un hábil y activo consultor técnico, se destaca por la determinación de muchas coordenadas geográficas, las exploraciones en la región amazónica y sus estudios de hidrografía en el litoral del Pacífico. Sucedió a Carvajal el ingeniero Eulogio Delgado, de grata recordación para la Sociedad, pues no sólo fue su decidido benefactor, sino también el continuador de la tarea iniciada por sus antecesores, publicando regularmente el *Boletín* y los primeros mapas murales que se editaron en el Perú. Desempeñó tan alta función hasta 1913 en que falleció. Como ingeniero se había especializado en ferrocarriles habiendo tomado parte en la construcción de la línea de La Oroya. Al señor Delgado –dice un documento de la época– débele la Sociedad Geográfica el primer cuantioso donativo que se ha hecho en el Perú con fines de cultura científica y para fomentar los estudios y exploraciones geográficas en el territorio patrio. Entre los presidentes accesitarios que desempeñaron ese cargo, debemos mencionar a don Ricardo Palma, literato de fama mundial, autor de las inimitables *Tradiciones Peruanas* y restaurador de la Biblioteca Nacional de Lima; al señor Federico Pflücker y Rico y al señor Manuel G. Montero y Tirado.

El estatuto fue aprobado por Resolución Suprema de 20 de julio de 1892 y en él se le asigna una mínima subvención fiscal, que por ley de 22 de noviembre del mismo año, se aumentó a 800 soles mensuales. Este aumento se hizo teniendo en cuenta, como dice la Ley "Los grandes servicios que la Sociedad estaba destinada a prestar a la administración pública y al país, especialmente en los ramos de colonización y estadística". También se fijaron las cuotas y los derechos de inscripción de los socios, así como el producto de la venta de publicaciones que hiciera la Sociedad y el destino de los donativos. Gran parte de su mobiliario fue adquirido con la partida de cinco mil soles que por una sola vez le entregó el Gobierno en cumplimiento de la mencionada Ley.

Revelando la precaria situación económica de la institución, *El Comercio* del 18 de octubre de ese año editorializó en los siguientes términos: "Esta misión tan amplia y tan útil, puede quedar burlada si no se atiende debidamente al sostenimiento de la Sociedad Geográfica. Desde los primeros pasos de su organización, se ha comprendido la necesidad de un apoyo eficaz. No es creíble que se consienta en su

existencia, y que se le abandone, sin embargo, dejando los cuidados de su conservación y el suministro de los recursos que son precisos para ella, a los esfuerzos de sus socios..."[26].

Ya en el editorial del sábado 15 de agosto de 1891, el propio *Boletín* de la Sociedad había advertido en tono patético sobre esta pasmosa realidad. Aquí el testimonio: "El 15 de abril del corriente año 1891, el Consejo Directivo de la Sociedad Geográfica de Lima se vio obligado a declarar inauguradas las labores ordinarias de esta institución, a pesar de que entonces no contaba, como hoy mismo no cuenta, con todos los elementos que una corporación de este género debe poseer para llenar cumplidamente sus fines.

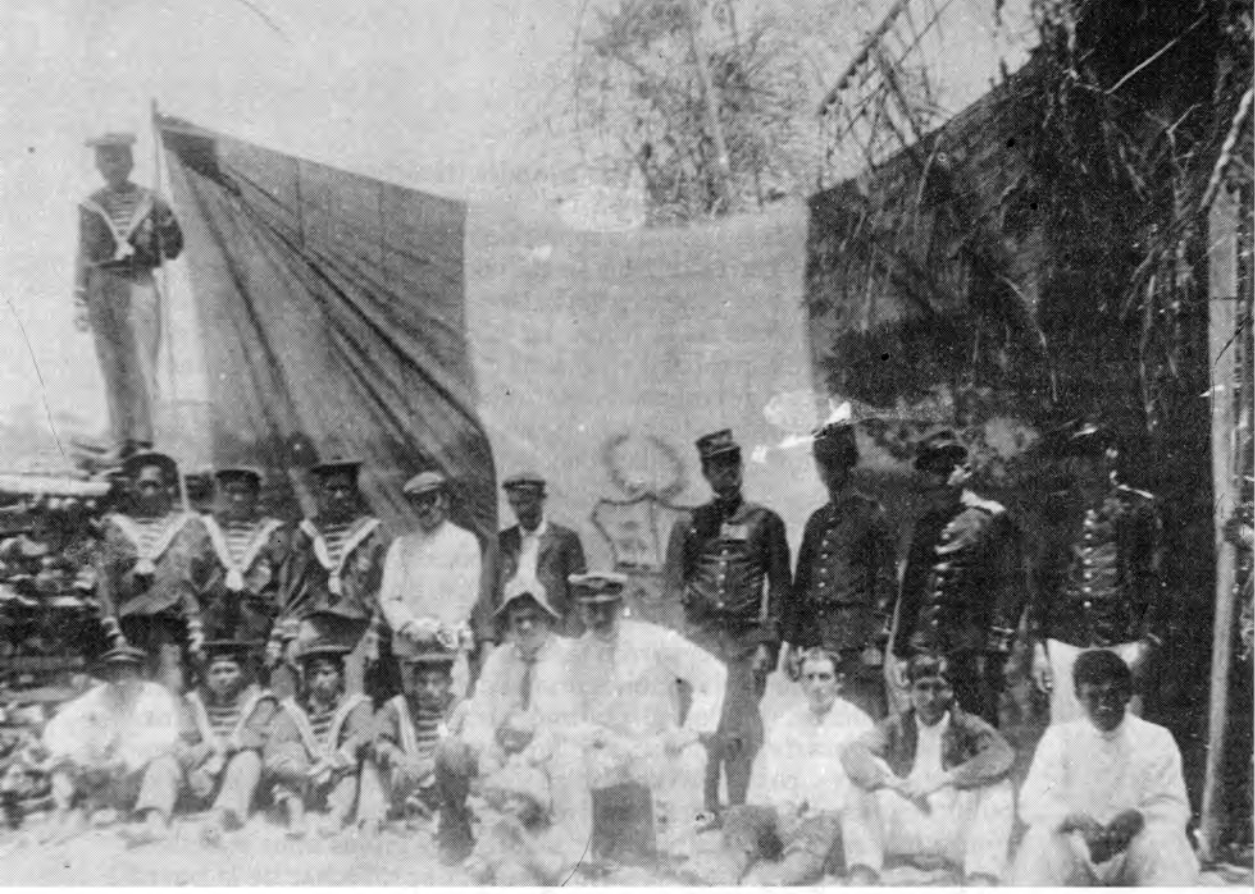
La Sociedad no puede realizar su fin, ni vivir en la espera que su programa le señala, con la escasa subvención que el Congreso de 1890 le asignó; y valdría indudablemente mucho más que dejase de existir, a llevar una vida de trabajosa languidez sin producir los frutos deseados. A esta existencia, que sería además muy poco airosa para las personas serias que la impulsan con amor y desinterés, preferible sería, a no dudarlo, que aquella pequeña subvención tuviera destino más útil".

Conforme al decreto que dio vida a sus Estatutos, la Sociedad Geográfica quedó conformada por cuatro clases de socios: natos, honorarios, activos y correspondientes. La administración quedaba a cargo de un Consejo Directivo, formado por 33 vocales y un presidente. Hacia 1938 (al conmemorarse el cincuentenario de su fundación), el número de socios natos era de 15; 53 los honorarios; más de 300 los correspondientes y alrededor de 450 los activos. Constaba de las siguientes comisiones técnicas entre las que se distribuía el personal de socios activos:

I) Historia Natural del Perú en sus relaciones geográficas: a) Zoología Nacional; b) Botánica; y c) Mineralogía, Geología y Paleontología.
II) Geografía General descriptiva del Perú: a) Orografía, Topografía y Hidrografía fluvial de los Andes y de la región amazónica; b) Hidrografía oceánica.
III) Meteorología y Climatología del Perú
IV) Razas
V) Etnografía, Arqueología y Geografía Histórica del Perú
VI) Estadística y Demografía Nacional y Estadística Civil y Militar de las naciones vecinas.
VII) Límites

Dichas comisiones –de acuerdo a nuestra fuente informante– suje-

taban su labor al siguiente programa: Descripción y clasificación de las especies zoológicas propias del Perú. –Estudio especial de ictiología fluvial, marítima y lacustre nacionales. –Estudio especial de la flora de la corriente de Humboldt y del lago Titicaca. –Estudio de los efectos fisiológicos de la coca y demarcación de las mejores zonas para su cultivo. –Estudio especial del caucho y la goma elástica y de las zonas que les sean propias. –Distribución de las diversas capas geológicas del territorio nacional. –Planos mineralógicos, indicando las zonas carboníferas, petrolíferas, auríferas, argentíferas, etc. –Estudio especial de fósiles de la hoya del Titicaca y de las regiones amazónicas. –Estudio especial de los terrenos útiles para la agricultura, indicando su extensión y marcando los terrenos irrigados y los que no lo están. –Trazo del curso de los principales ríos de la costa, estudiando la posibilidad de aumentar sus aguas, aprovechando de las lagunas próximas a la cima de la cordillera. –Estudio especial del ramal que partiendo de Parinacochas termina en la provincia de La Mar. –Planos del curso de los ríos afluentes del Ucayali. –Estudio especial de este río, desde el punto de vista de la navegación y del comercio, del departamento del Cusco con el de Amazonas. –Otro estudio especial del Paucartambo, con el mismo objeto. –Plano del lago Titicaca, determinando las profundidades, corrientes y temperatura media de sus aguas, y cálculo sobre su evaporación anual. –Estudio de la corriente de Humboldt, su anchura y profundidad, su temperatura así en la superficie como en sus diversas capas, su dirección y desviaciones. –Cálculos de la cantidad de calor solar absorbido anualmente por ella. –Rectificación y corrección de los derroteros marítimos para la navegación de la costa del Perú. –Estudio de los climas del Perú, según las alturas. –Promedio anual higrométrico de las dos ramas de la cordillera. –Cuadros ozonométricos. –Las heladas y sus causas. –Plano climatológico del Perú, marcando sus líneas isotérmicas. –Cálculo del agua meteórica que cae al año en las tres zonas de nuestro territorio. –Estudio especial de la influencia de la corriente oceánica en el clima de nuestro litoral. –Razas autóctonas del Perú. –Observaciones y estudios fisiológicos y étnicos sobre el cruzamiento de las razas y muy especialmente de la raza china con la indígena. –Exodos de las tribus históricas del Perú. –Mapa de la Geografía antigua del Perú. –Estudio especial de las tribus chancas y huancas, su origen y sus luchas, territorio que ocuparon y monumentos que han dejado. –Estudio filológico de las modificaciones que ha sufrido la familia europea bajo los climas americanos. –Estadística seccional y general de la República. –Estadística civil y militar de los Estados. –Planos topográficos, demarcando las líneas de las fronteras



Expedicionarios en plena selva
a principios del siglo XX. Al fondo la bandera peruana
sostenida por un marinero.

del Perú según la tradición y sus actuales derechos.

Periódicamente, se realizaban las sesiones del Consejo Directivo para el despacho de los asuntos sometidos a la institución y acuerdos administrativos; y cada dos años se convocaba a asambleas generales para aprobar la cuenta general y los balances de la Tesorería para la renovación del personal de la Junta. La labor de los asociados –como queda dicho– se desarrollaba en el seno de comisiones encargadas de emitir dictámenes o de controlar determinadas actividades. Un primer programa de comisiones técnicas fue elaborado en 1891 por el doctor Carranza, a ejemplo de similares sociedades extranjeras, y sometido a la aprobación del Gobierno; funcionaron entonces comisiones de zoología, botánica, mineralogía y paleontología, de geografía del litoral, geografía de los Andes, hidrografía, meteorología y climatología, etnografía, estadística y demografía y límites. En este sentido, predominó un criterio esencialmente nacionalista, con aportes científicos en beneficio del país. Aumentó más tarde el número de estas comisiones técnicas con las de exploraciones, mapa del Perú, ortografía de nombres geográficos, bibliografías, mapoteca, sismología, enseñanza geográfica, obra de Raimondi, demarcación política y territorial, centros geográficos, comisión económica y de reglamento, de boletín y de publicaciones, de geofísica, etc. Infortunadamente, tal variedad de comisiones permanentes no pudo mantenerse en los años sucesivos del presente siglo, y fue necesario optar por aprovechar de la buena voluntad de los socios concurrentes, no muy numerosos, para integrar comisiones ocasionales encargadas de dictaminar sobre determinados asuntos.

La contribución de los socios fue también de índole económico, mediante el pago de cuotas de ingreso (treinta soles por una sola vez) y de la cotización mensual reglamentaria (un sol al mes), con cuyo producto la Sociedad pudo incrementar sus rentas. Desgraciadamente, también este servicio de cotizaciones mensuales vino a menos, siendo perjudicada severamente la institución.

Preocupación constante de la Sociedad en los primeros años de su existencia, fue la de completar la red de posiciones y coordenadas geográficas en el territorio nacional, como base para el trazado de un mapa de la República. Con este fin comisionó en 1889 al contralmirante Carvajal para que rectificara algunas posiciones en el interior del país y determinara otras por los medios científicos de que se disponía en aquella época. Como resultado de los trabajos de la comisión, el alto jefe de nuestra Marina de Guerra presentó, a su regreso a Lima, un importante informe y un cuadro complementario de los lugares cuyas

coordinadas habían sido determinadas[27]. Los cronómetros de la comisión –refiere el autor del documento– fueron arreglados con respecto al meridiano que toca a la torre sur de la catedral, cuya longitud de 77°02'39" oeste de Greenwich, había sido fijada por la comisión Davis de la armada de guerra norteamericana. El marino peruano empleó en sus observaciones las estrellas equizenitales en su paso por el meridiano. Las longitudes fueron tomadas por medio de señales telegráficas.

Colateralmente a ésta y otras múltiples actividades, la Sociedad se abocó a publicar periódicamente su célebre *Boletín*, de larga y fecunda existencia que con el tiempo se convertiría en una legítima tribuna del pensamiento científico. Desde un inicio sus páginas recogieron aportes múltiples que trascendían lo puramente geográfico, para incluir estupendas monografías sobre meteorología, arqueología, lingüística, antropología, geología, paleontología, ciencias naturales y hasta sobre la historia patria. Basta mencionar, entre muchísimos otros, los interesantísimos e inéditos itinerarios de Raimondi; los estudios filológicos del sabio nacional Sebastián Barranca; los inigualables análisis histórico–etnográficos de Pablo Patrón y José Toribio Polo; las investigaciones meteorológicas y físicas del propio Luis Carranza sobre lluvias de estrellas volantes en Ayacucho, las causas de las heladas y otros de índole meteorológico, junto con la descripción geográfica del centro del Perú y su estudio sobre la causa de la corriente peruana del sur; los estudios oceanográficos de los marinos Camilo Carrillo y Rosendo Melo; las indagaciones botánicas de Merino; las precisas rectificaciones geográficas de Melitón Carvajal; las observaciones geodinámicas y mineralógicas del ingeniero José Balta o los aportes de don Eugenio Delgado, quien hizo una selección de las observaciones geológicas de Raimondi y publicó un interesante vocabulario del dialecto campa. Por su calidad y seriedad, en la Exposición de París de 1900 el *Boletín* mereció el otorgamiento de una medalla de oro; distinción que rubricó su prestigio internacional. Hoy constituye, a no dudarlo, una valiosa e indispensable fuente de información y consulta para un estudio integral de nuestro país en la última centuria.

Como ente de estudio, centralización y depuración de las exploraciones del territorio patrio y de las investigaciones geográficas nacionales, la Sociedad mantuvo permanente contacto con todos los exploradores, viajeros notables y hombres de ciencia (foráneos y no foráneos) que han recorrido el país. Asimismo, es digno de recordarse su activa campaña en favor del Oriente, brindando su apoyo a cuantos lo solicitaban para ese objeto o estimulando los generosos esfuerzos

en pro de esa región o difundiendo los mejores conocimientos acerca de la misma. Boletines íntegros dedicó a ese propósito y puede vanagloriarse de haber ejercitado siempre propaganda muy eficaz en el sentido de favorecer los intereses nacionales en esa parte de nuestra heredad. Por otro lado, antes de la fundación del Instituto Histórico (1905), el único centro de altos estudios históricos que existía en la República era, precisamente, la Sociedad Geográfica de la que formaban parte los más connotados historiadores nuestros y en cuyo museo se coleccionaban documentos antiguos, ceramios, armas, tejidos, etc.

Alusión especial merece la extraordinaria labor cumplida por la Sociedad desde su fundación, en el campo de la cartografía. En efecto, podemos decir con Raúl Porras que el "tercer período de la cartografía republicana está señalado por la fundación de esta institución y del Archivo de Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores que dirigen y orientan las actividades geográficas hasta la constitución del Servicio Geográfico del Ejército"[28]. A la Sociedad se le encomendó en diversas ocasiones la confección de mapas tanto a nivel nacional como local, así como el estudio de nuestros límites internacionales. Apenas a los pocos meses de ser fundada, recibió el encargo del Ministerio de Relaciones Exteriores (2 de junio de 1888) de contestar el folleto publicado por don Manuel Oropeza sobre límites con Bolivia. Para tan sugerente pedido, la Sociedad nombró una comisión integrada por los socios Ramón de la Fuente, Carlos Paz Soldán y el entonces capitán de navío Manuel Melitón Carvajal.

Lo que vendría a ser su primera prueba de fuego, fue superada ampliamente. Semanas después, en la sesión del 28 de junio, se dio cuenta al Consejo Directivo de un oficio del mismo Ministerio encomendándole el trazado de un mapa histórico de los territorios disputados por el Ecuador en nuestra línea fronteriza. Nombróse en comisión a dos de sus miembros, el ingeniero Ernesto Malinowski y el mencionado jefe de la armada nacional; sus trabajos, elevados al gobierno, sirvieron de base para la discusión del tratado que con aquella República pactó nuestro plenipotenciario Arturo García Salazar[29]. Además –nos recuerda nuestra fuente informante– en la cuestión de límites de dicho país, se prescribió que la Sociedad estuviera representada por la Comisión Especial que el gobierno organizó para los estudios del caso, habiendo sido designado el doctor Emilio Bonifaz. En los años sucesivos, la acción de la Sociedad fue constantemente requerida. Con motivo de haber establecido el gobierno boliviano aduanillas fiscales en Madre de Dios y en Inambari, la Cancillería solicitó a la Sociedad que informara sobre nuestra soberanía en tales regiones, trámite que

fue absuelto exitosamente. En 1893, siempre a pedido de Relaciones Exteriores, emprendió el estudio del tráfico fluvial por el Yavarí reglamentado por un arreglo previo entre el Prefecto de Loreto y el Cónsul General del Brasil en Iquitos. El informe, acompañado de un plano de esa región selvática, puntualizó la demarcación de la línea divisoria. A raíz de los asuntos pendientes peruano-bolivianos, el doctor Pablo Patrón, connotado miembro de la Sociedad, recibió el difícil encargo de analizar y compilar la vasta documentación sobre ese litigio. El trabajo final expresado en 8 voluminosos tomos, fue utilizado como guía y clave histórica en los alegatos presentados en el arbitraje de la República Argentina.

Ciertamente, esta formidable labor de la Sociedad Geográfica quedó virtualmente concluida, en lo que respecta a los asuntos limítrofes, al establecerse en el Ministerio del ramo una oficina especial de límites, a la que esta institución hizo entrega de todos los documentos y copias que, en forma tesonera y cariñosa, había reunido por varios años.

Con motivo del deceso del sabio italiano y gran peruanista, Antonio Raimondi (el moderno descubridor del Perú), el Ministerio de Instrucción hizo entrega en custodia a la Sociedad el voluminoso archivo documental y cartográfico dejado por el célebre naturalista. Una comisión, presidida por Gabino Pacheco Zegarra, recibió el depósito bajo inventario judicial. El informe evacuado el 12 de junio de 1891, reseñó minuciosamente todo lo que el ilustre difunto había reunido a lo largo de sus viajes por el territorio nacional, ya en apuntes (74 libretas), ya en fragmentos escritos, ya en objetos para sus estudios geográficos, geológicos, mineralógicos, botánicos, zoológicos, etnológicos, paleontológicos, etc. Dada la vastedad e importancia del material, hubo necesidad de establecer una sección especial que, a manera de archivo y centro de estudio, dirigieron con gran tino Francisco Rosas, Melitón Carvajal y José Balta.

La Sociedad trabajó largos años en la publicación del *Atlas* de Raimondi y, posteriormente, en la confección de un *Mapa General del Perú* a gran escala y de un *Atlas del Perú* pormenorizado. En 1893, cinco años después de su creación, trazó uno completísimo del lago Titicaca. Posteriormente por resolución de 1° de octubre de 1895, se le encargó el proyecto de demarcación territorial; en cumplimiento de tal disposición, se confió la dirección de los trabajos a una comisión integrada por Melitón Carvajal, Pablo Patrón y Eulogio Delgado. Dada la imposibilidad de que dicha comisión pudiera, por sí misma, constituirse en todas las secciones del territorio, confeccionó una serie de cuadernos que, impresos, fueron remitidos por conducto del Ministe-

rio de Gobierno a las autoridades políticas.

A fines de agosto de 1898, la Sociedad elevó al Gobierno un voluminoso informe producto de la investigación realizada por dicha comisión. Incluía un mapa del Perú a escala de 1:1.000,000 y múltiples cuadros consignando la superficie de cada provincia, la cifra de incremento de la población en cada una de ellas, el número de habitantes y la densidad demográfica. La población nacional fue calculada por la comisión en 4'609,881 habitantes y la extensión del territorio en 551,706 km^2. El país quedó dividido en dos grandes zonas: la oriental o no poblada y la occidental o poblada. Según Basadre, intereses locales o de círculo impidieron que este proyecto fuese debatido en el Parlamento[30].

A raíz de la Exposición de París de 1900, la Sociedad recibió el encargo oficial (a través de la Dirección de Fomento y del Instituto Técnico Industrial) de completar el mapa del Perú para exhibirlo en dicho evento de alcance mundial; la comisión encargada de "fijar y rectificar las posiciones geográficas de los principales puntos del centro de la República" fue presidida por Carvajal, a la sazón, presidente de la dinámica entidad. Para tal objeto, se votó la suma de 3,000 soles.

De 1904 data el proyecto encomendado a la Sociedad de efectuar una demarcación política del Perú a escala de 1:3.000,000; y de 1906 elaborar un *Mapa Escolar* del Perú a escala de 1:5.000,000 con la división política, hidrográfica, etc. Este último, fue usado por todos los colegios y escuelas de la República.

Con fecha 10 de diciembre de 1907, con la argumentación debida y el análisis comparativo de otros países en que ya era una realidad en uso, la Sociedad expuso ante el Supremo Gobierno la necesidad de establecer la hora oficial de nuestro medio. La solidez del pedido, hizo que de inmediato el gobierno decretase tal medida adoptándose, al efecto, el meridiano 75° oeste de Greenwich. En esta labor, la Sociedad contó con la invalorable asesoría técnica del mismo Carvajal.

En el campo internacional, la Sociedad Geográfica también ha cumplido un rol protagónico. Se ha hecho representar en la mayor parte de los certámenes científicos que a nivel mundial han tenido lugar a partir de 1888, y a los cuales fuera especialmente invitada. Entre los más importantes pueden citarse los siguientes: Congresos Geográficos Internacionales de París (1889), Berna (1891), Londres (1895), Berlín (1899), Washington (1904), Ginebra (1908), Roma (1913), Río de Janeiro (1913), etc.; el IV Centenario del descubrimiento de América (1892); el X Congreso Internacionalista de Ginebra; los Congresos Americanistas de Estocolmo, París, Nueva York, Stuttgart, Viena, Bue-

nos Aires, México, San Francisco, etc.; y las Exposiciones de París y Chicago. En todos estos eventos, nuestra representada tuvo una participación activa y decisiva, destacándose su intervención en acuerdos tan trascendentales como los que a continuación se detallan:

- Recomendar una escala uniforme para el mapa del mundo.
- Establecer una Asociación Cartográfica Internacional.
- Recomendar la exploración sistemática de los territorios aún ignotos.
- Abocarse a la reproducción facsimilar de los mapas antiguos.
- Establecer la hora legal y el empleo de telégrafo inalámbrico para la determinación de las coordenadas geográficas.
- Emprender el estudio de los glaciares y la exploración científica de los mares.

Cabe destacar que al lado de esta vasta y fructífera labor desarrollada por la Sociedad en sus primeros años de fundación, ella se convirtió en una activa auspiciadora de la creación de entidades similares en diferentes partes del territorio nacional. En efecto, aunque tomó el nombre de la capital del Perú, a usanza de precedentes institucionales similares del extranjero que adoptaron como denominación el de las grandes ciudades donde radicaba su sede central, se preocupó desde un principio por extender su actividad a todo el territorio nacional, cuyos problemas geográficos adquirían creciente importancia a la luz del progreso de la Nación. Se fundaron centros geográficos departamentales, con los que la Sociedad se mantuvo estrechamente vinculada y de donde procedían las más interesantes informaciones y los más urgentes requerimientos de nuestra compleja realidad geográfica. Los primeros de estos centros filiales que fomentaron los estudios geográficos en sus respectivas circunscripciones, se instalaron en: Tacna, bajo la presidencia del doctor Justo Pastor Jiménez; en el Cusco, presidido por el doctor José Lucas Caparó Muñoz; en Ayacucho, por el doctor Francisco del Barco; en Iquitos, por el coronel Samuel Palacios Mendiburu; en Piura, por don Víctor Eguiguren; en Arequipa, por el doctor Jorge Polar; y en Ancash, por don Juan M. Loli.

Actuando como centros correspondientes a la de Lima, estas Sociedades debían tener a su cargo, en cada circunscripción territorial, los trabajos e investigaciones sobre la geografía patria y los estudios científicos que se relacionan con esa materia.

Finalmente, con nobilísimo desinterés, la Sociedad auspició de igual manera la formación de otros núcleos científicos (brotados de su seno) o de importantes servicios técnicos del Estado. La extinguida Sociedad







Tres notables exploradores
de la amazonía peruana en el último
tercio del siglo XIX: José Benigno
Samanez Ocampo, Carlos Fermín Fitzcarrald
y padre Gabriel Sala.

Amantes de la Ciencia atrajo a los sabios Sebastián Barranca y Federico Villarreal; la primera Sociedad Nacional de Minería captó las energías de importantes socios. De la centenaria institución también nació la Sociedad Geológica del Perú. La Academia Nacional de Ciencias fue fundada por distinguidos miembros de la Sociedad Geográfica de Lima. En el Ministerio de Relaciones Exteriores se creó el Archivo de Límites para el más concentrado estudio de nuestros problemas de fronteras, que la Sociedad había tenido a su cargo hasta 1898; se creó el Servicio Meteorológico Nacional para centralizar las observaciones que en forma ininterrumpida habían aparecido en su *Boletín*; en 1902, se fundó el Cuerpo de Ingenieros de Minas y en 1904 el de caminos; en 1905, se creó el Instituto Histórico, que inició sus actividades en el mismo local de la Sociedad, restándole las celebradas colaboraciones de distinguidos socios dedicados a las disciplinas históricas; e instalado el Museo Arqueológico Nacional aquel mismo año, a él fueron cedidas las colecciones de antigüedades peruanas que poseía nuestra institución. El Servicio Sismológico Nacional se instaló en 1925, con los aparatos que la Sociedad mantenía en funciones 18 años antes. El Servicio Geográfico del Ejército y el de Hidrografía y Faros de la Marina, restaron las contribuciones muy apreciables de antiguos socios pertenecientes a las fuerzas armadas.

El día 10 de mayo de 1943, ocurrió el voraz incendio que consumió gran parte del viejo edificio de traza colonial, cuya planta alta –como ya se ha dicho– era ocupada por la Sociedad Geográfica de Lima, el Instituto Histórico del Perú y el Ateneo. Iniciado el fuego en el interior del piso bajo donde funcionaba la Biblioteca Nacional y sólo advertido en las primeras horas de la madrugada, los más denodados esfuerzos no lograron impedir la pérdida irreparable de valiosos elementos de cultura, acumulados por varias generaciones y que representaban el patrimonio espiritual del país. A partir de ese instante, prácticamente, se iniciaría una nueva fase en la ya larga existencia de nuestra centenaria institución.

LA CREACION DEL ARCHIVO DE LIMITES DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

En diciembre de 1896 se creó, por decreto supremo, el Archivo Especial de Límites, como oficina anexa al Ministerio de Relaciones Exteriores. Sin duda, su creación vino a satisfacer –como lo señalaba *El Comercio*– "un verdadero interés nacional". El Perú, agobiado por los

asuntos fronterizos, necesitaba de una institución que reuniese los títulos y comprobantes de sus derechos territoriales. Esa fue, precisamente, la gran tarea del Archivo en sus primeros años de fundación; y así lo entendió también el Canciller Enrique de la Riva-Agüero cuando, en un *Mensaje* dirigido al Congreso (1898), solicitaba que se le asignase a esta dependencia el carácter de permanente.

Entre sus múltiples tareas, estudió las cartas antiguas y elaboró nuevas de acuerdo al avance cartográfico. Preparó los alegatos de nuestro país en sus fronteras con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile, levantando los mapas fronterizos en estrecha coordinación con la Sociedad Geográfica.

El Archivo de Límites –recuerda Porras– propició y publicó parte de los trabajos de Pedro Portillo y de Jorge von Hassel, los de la célebre Junta de Vías Fluviales y la monumental colección de documentos de Carlos Larrabure, jefe de esta oficina por un buen tiempo.

La creación del Archivo de Límites fue ratificada por el Congreso al votar el Presupuesto de 1897; una partida especial fue dedicada a su sostenimiento.

LAS EXPLORACIONES DE CARLOS FERMIN FITZCARRALD Y EL DESCUBRIMIENTO DEL ISTMO DE SU NOMBRE

Sintetizar en pocas líneas la vida y el quehacer de este notable explorador y cauchero de fines del siglo pasado, resulta verdaderamente difícil. La magnitud de su obra y la fecunda labor desplegada en nuestra selva, aunque contó para ello con brevísimo tiempo, constituyen dos razones que atentan contra cualquier esbozo de síntesis que se pretenda hacer sobre su vida.

Fitzcarrald nació el 6 de julio de 1862 en San Luis de Huari en el departamento de Ancash; fue el primero de siete hermanos del matrimonio conformado por William Fitzcarrald y Esmeralda López, hija de Fermín López "vecino principal del lugar". Su abuelo paterno fue un viejo lobo de mar escocés, afincado en las costas orientales de Norteamérica.

Hizo sus primeros estudios en el Colegio Nacional de Huaraz y, posteriormente, en el Liceo Peruano de Lima; regresó a su tierra cuando frisaba los 16 años de edad. Casó años más tarde con Aurora Velasco, de quien tuvo dos hijos Federico y José[31]. A partir de su retorno a San Luis de Huari, la vida de Fitzcarrald se nos presenta mezclada entre la fantasía y la leyenda[32]. Al poco tiempo de su arribo, es mal herido

durante un juego de naipes y puesto al borde de la muerte. Más tarde salvó de ser fusilado, creyéndosele espía chileno; hubo de internarse entonces en la selva, donde vivió entre los nativos y aprendió varios dialectos.

Quienes lo conocieron, descríbenlo como un hombre alto y corpulento, de penetrante inteligencia, blanco, de cara redonda, ojos pardos, cabello castaño oscuro (un tanto ondulado), barba del mismo color, voz y ademanes imponentes; tenía además cierta prestancia de conquistador castellano. Poseía especiales dotes para organizar y dirigir, aunados a un valor y audacia poco comunes; su prodigioso espíritu de aventura y lucha lo armonizaba, en feliz unión, con su sentido pragmático de las cosas: siempre adelante y nunca atrás, era el lema que guiaba sus actos. Contrariamente al lujo y exuberancia de los caucheros bolivianos, vestía en forma muy sencilla; sin anillos ni alhajas, siempre con drill blanco, gran sombrero brasilero y botas. Sólo se igualaban en los revólveres, que llevaban en ricas fundas de complicados arabescos[33].

La vida de Fitzcarrald está vinculada, sin duda, a la fabulosa época del caucho y puede afirmarse que fue el más grande cauchero que tuvo nuestra Amazonía en todo el período que duró la extracción y explotación de este recurso. Ya para el año 1882 –según versión transmitida oralmente entre los habitantes de esa zona– Carlos Fermín era un cauchero próspero en el Ucayali y de enorme prestigio tanto entre los hombres de su oficio como entre los selváticos; los misioneros de Ocopa lo llamaban el "Señor Feudal del Ucayali". Su aparición en Iquitos, por el año de 1888, ocurrió cuando ya se había convertido en el cauchero más rico de toda esa vasta región. "Prontamente –nos dice Zacarías Valdez– se hizo conocer por todos en Iquitos, entablando numerosas relaciones sociales y haciéndose estimar por quienes lo conocían ingresó como miembro de la Logia Unión Amazónica Nº 5, el 27 de febrero de 1889, ascendiendo al grado de Compañero el 29 de enero de 1891 y al de Maestro Masón el 2 de febrero del mismo año". De inmediato se abocó al comercio del caucho a través de esa pujante ciudad, actividad que le permitió ser considerado entre sus contemporáneos como el *Rey del Caucho*. En febrero de 1891, formó sociedad con Angel Ibalde, ciudadano italiano nacido en Génova, para dedicarse a la explotación cauchera.

Sin embargo, Fitzcarrald –como muy bien lo señaló Ernesto More en un artículo biográfico–[34] no sólo era un hombre de aventura y un común explotador de caucho. Era también –a nuestro juicio su mérito mayor– un explorador, un pionero de nuestra selva, un colonizador

en búsqueda constante de nuevos asentamientos en que reafirmar la soberanía del país. A él debe el Perú, a pesar de no haber estado al servicio directo del Estado, la incorporación de inmensos y ricos territorios selváticos que le pertenecían en teoría, "pero en cuyas lobregueces jamás habían puesto la planta los peruanos". Con esta visión de alcanzar el dominio de la selva para bien de la Patria, Fitzcarrald llevó a la región del Ucayali miles de hombres y mujeres tomados desde los departamentos de San Martín, Amazonas, Cajamarca y Huánuco. Estableció puestos y lugares de abastecimiento y cultivo en todas las márgenes del Ucayali y, posteriormente, en otros ríos de importancia. Sus seguidores, y él mismo, exploraron y colonizaron tiempo después las regiones del Acre y el Madre de Dios, entonces dominadas por brasileños y bolivianos, convirtiéndose en uno de sus más celosos y ardientes defensores. Todo esto, en el lapso de poquísimos años.

Evocando precisamente esta extraordinaria tarea de nuestro personaje en la selva, el coronel La Combe, que recorrió tiempo después la misma ruta de Fitzcarrald, escribiría en su informe la siguiente hermosa síntesis: "cómo este hombre que nació en un pueblo situado en las cimas abruptas de la cordillera de Ancash, pudo dominar en tan poco tiempo la mayor parte del extenso oriente del Perú, es cosa inexplicable; cómo pudo hacerse obedecer de los campas del Alto Ucayali, del río Urubamba, de los piros del Mishagua y Camisea hasta convertirlos en instrumentos de trabajo, es aún más asombroso, y cómo, por fin, pudo traer de Moyobamba y del norte del Perú más de 300 mozos de razas y temperamentos distintos y repartirlos desde el Urubamba hasta cerca de "El Carmen" ya casi en el Bajo Madre de Dios; formando a distancia de cada 20 ó 30 millas en las orillas de los ríos Mishagua, Serjalí, Caspajalí, Manu y Madre de Dios, haciendas como punto de apoyo entre sí, para tan larga y penosa navegación, adonde las canoas encontraban albergue y víveres, es un problema que sólo un gigante de la talla de Fitzcarrald pudo realizar en tan corto tiempo. La energía, la voluntad inquebrantable, la astucia, el valor y el genio especial que Dios le dio, hicieron penetrar la civilización en miles de leguas cuadradas"[35].

Fitzcarrald se convierte así, en el hombre símbolo geográfico–económico–histórico, merced a cuya acción el país pudo mirar con esperanzada expectativa su unidad con aquella vasta e importante región. A ello debemos agregar su comprobado amor por el Perú, evidenciado en múltiples detalles. Por ejemplo, en lugar de traer extranjeros, prefirió colonizar la Amazonía con elementos peruanos; sus principales lugartenientes eran también nacionales, más propiamente luga-

reños (Mariano Galdós, cusqueño y Venancio Atahualpa, curaca campa, entre otros); la presencia permanente del emblema patrio en todas sus expediciones; y la entonación del himno nacional en los momentos más significativos, constituyeron pruebas de su amor al Perú. Según la tradición –que Ernesto Reyna recoge– los versos que cantaban los peones en sus caucherías eran bravas marineras con estribillos y lemas que hablaban de una hegemonía peruana en la selva:

"La bandera peruana,
Señora del Amazonas,
flamea en el Yavarí
flamea en el Caquetá".

Es tradición también que, a un cauchero que cantaba un día un yaraví *Pobre mi patria querida*, Fitzcarrald le prometió fusilarlo si seguía lamentando a la patria. En fin, pues, en todos los viajes y exploraciones, Fitzcarrald reafirmó la nacionalidad peruana; ofreció su brazo, su dinero y su gente –nos dice Basadre– para defender la soberanía del país.

Ahora bien, de acuerdo a los diversos testimonios, la actividad de Fitzcarrald como explorador del Oriente fue amplia y proficua. Recorrió, en poco tiempo, tanto la hoya fluvial del Ucayali como la del Madre de Dios, estableciendo el centro de sus operaciones comerciales en Mishagua[36]. Este establecimiento era todo un palacio, donde podía encontrarse –según Reyna– "desde una aguja, hasta una botella de champaña". Para explicar su prosperidad y magnificencia, las gentes decían que los indios le dieron a Fitzcarrald un tesoro encontrado en la selva a la caída de los Incas[37]. De Mishagua emprendió una serie de arriesgadas incursiones a regiones inexploradas de la selva, colocando en cada sitio puestos de avanzada. Esta misión de explorador muchas veces lo llevó a enfrentarse abiertamente a las diferentes tribus de aquellos lugares, actuando con suma severidad cuando la situación así lo imponía; en esta forma conquistó, por ejemplo, a los temibles cashibos, que después se convertirían en excelente mano de obra a lo largo del Pachitea.

Precisamente una interesantísima síntesis de estos viajes por el Purús y Alto Ucayali, la encontramos en una carta del propio Fitzcarrald al prefecto del departamento de Loreto, Alejandro Rivera (21 de febrero de 1894), publicada meses después por *El Comercio* (20 de setiembre). Por su extraordinario valor histórico, la reproducimos a continuación en forma íntegra:

"Satisfecho el pedido que se ha servido hacerme Ud., en la conferencia que respecto á la navegación de los ríos Tambo, Urubamba

y sus afluentes, se dignó concederme, paso á hacer una relación de los datos que con motivo de los viajes que he hecho explorando esos ríos en busca de caucho, trabajo que estoy dedicado hace muchos años, puedo suministrar.

Me concreto a mis últimos viajes, por ser ellos los que puedan dar más luz en el asunto que, con razón preocupa á los hombres: el conocimiento de la región montañosa y la de sus producciones naturales, fuente de inagotable riqueza para nuestra patria.

En la necesidad de colocar á mis trabajadores en el lugar donde hubiera caucho para extraer, emprendí, primero, un viaje partiendo de la confluencia del río Tambo con el Urubamba, situado a los 9° 45' latitud sur, siguiendo por el Urubamba en canoa, entré y salí a diversas quebradas de poca consideración en busca del fin que me llevaba, llegado que hubo á la denominada "Camisea", que desemboca en la margen derecha del mencionado Urubamba, la surqué sin explorarla, durante seis días en que alcancé á un lugar donde existe un varadero, por el que en poco menos de una hora de camino terrestre me trasladé arrastrando mis canoas, á la margen del río Manu, echadas al agua nuevamente las embarcaciones, emprendí viaje de exploración siguiendo el curso del río que á más de ser ancho y profundo no tiene corriente ninguna, pues apenas si se mueven las canoas con el solo impulso que puede darles el agua, lo que a mi juicio lo pone en condiciones de navegarlo a vapor, después de seis días de bajada; en los que están comprendidos el tiempo que demoraba en explorar las orillas que están pobladas por salvajes llegué a la desembocadura de dicho río que desagua en el Purús.

Este río que ha sido confundido con el Madre de Dios en el que tuvo lugar la muerte del señor Baltazar La Torre, prefecto del Cuzco, cosa que se comprueba con el hecho de haberse encontrado en poder de los indios que lo pueblan, botones y otros artículos militares como son fusiles, bayonetas, etc. y la tradición que se conserva allí.

Dicho río, lo navegué aguas abajo dos días, para ver si en su curso había algún mal paso que impidiera la navegación á y tuve el agrado de ver que era perfectamente navegable, pues, con muy poca diferencia, su corriente es igual á la del Manu, salvo que más abajo se encuentre alguna dificultad.

Como se ve, siguiendo las bifurcaciones que hace el río, el rumbo que sigue en su curso, su ninguna corriente y el tiempo que demoraba en el establecimiento de la gente en el trabajo de extracción

de caucho, hace imposible que me haya apartado en dicha navegación de los límites del territorio peruano, tanto más cuando la confluencia del Manu con el Purús está situada, según creo, entre los 11° y 12° de latitud sur. Este viaje en otras condiciones, es decir sin dedicarse a explorar, puede hacerse en la mitad del tiempo que he empleado.

Hago esta relación porque entiendo que puede ser un principio para los estudios que deben hacerse, ya para deslindar nuestra propiedad en esa región como para cautelar los intereses fiscales, pues el Estado puede muy bien, si deja aquello como está hoy, no percibir los derechos aduaneros que corresponden á la importación de mercaderías que se haga por esa vía, así como á la exportación de productos nacionales, que lo constituyen la castaña, piasaba, cumarú, caucho, jebe, zarza que en grandes cantidades existen allí. Este viaje, fue llevado á cabo después del que hice al río Tambo y los que forman, cuya descripción también paso a formular porque de él puede US. venir en conocimiento de la conveniencia que hay en que el Supremo Gobierno mande practicar un reconocimiento y estudio de esa sección del territorio nacional que encierra cuantiosas riquezas de fácil exportación y con su conocimiento puede arrastrarse á esa región, la corriente de emigración que se hace necesaria en ella.

En la surcada del río Tambo hasta la confluencia del Ene y Perené que lo forman, he empleado cinco días contando las demoras en busca de caucho, y pude ver, con satisfacción, que en todo tiempo es navegable á vapor, en la totalidad de su extensión, pues las aguas que lo forman son de afluentes lejanos que hacen sea constante su caudal y, además, es bastante profundo.

El Perené, al que entré enseguida, es un río en que la navegación á vapor es imposible, pues es muy correntoso; sin embargo puede navegarse en una muy regular extensión por medio de canoas, aunque venciendo dificultades que hacen muy morosa la navegación, aparte de que queda limitada ésta por las cascadas invencibles, para todo género de embarcaciones, que en él hay. Se encuentra habitado en la parte baja por salvajes indómitos aún, y en la alta por los indios, también salvajes, algo civilizados, que están en contacto directo y frecuente con los comerciantes establecidos en el valle de Chanchamayo; siendo de advertir que no todos viven en las márgenes del río, pues una gran parte tiene sus moradas en el interior del bosque, comunicándose con el río por medio de caminos en que sólo se emplea muy pocas horas, y usan para navegar

balsitas muy estrechas en las que surcan y bajan al río á voluntad. Vista la imposibilidad de continuar explorando este río regresé hasta su confluencia con el Ene al que entré después, encontrando que desembocaban en él hasta la unión del Mantaro y Apurímac que lo forman, las quebradas conocidas por los indios con los nombres Cachingari, Mamirí, Tlonate, Anapati (ésta bastante grande y navegable en canoa) y Yaviro, sin hacer mención de otras que, por su insignificante caudal de agua, no exploré; en este viaje he empleado siete días, y me he convencido que si el río, no es navegable para toda clase de embarcaciones á vapor, puede, usándose lanchas apropiadas, navegarse en cualquier estación del año, siendo la navegación en canoas en extremo fácil.

Llegado que hube a la confluencia del Mantaro y Apurímac, seguí surcando primero, que vi se hallaba habitado en sus orillas por indios reducidos a la civilización, que se dedican al cultivo de la coca, ajonjolí, cacao, café, y otros productos agrícolas en los innumerables establecimientos que hay, en explotación y activo trabajo á pocas cuadras de las orillas de este río, fundados por blancos y que se hallan muy poblados, adonde frecuentemente va de la provincia de Huanta un sacerdote á administrar sacramentos y celebrar las fiestas de esas haciendas. La baratura de algunos artículos de que tuve que proveerme en ese río para el sustento de mi gente, me comprueban la cercanía de las poblaciones de donde hacen sus abastecimientos, pues sólo así se explica que se venda vino a 25 cts. botella, aguardiente por 10 cts., cuatro panes por 5 cts. y luego hay el recurso de las papas, queso y otros artículos producidos en esas haciendas, de donde en dos días aseguran los hacendados llegan a Huanta por medio de un magnífico camino que les permite el uso de las cabalgaduras.

El terreno que hay en este río y el Apurímac está cruzado por una red de caminos que pone en comunicación las haciendas de un río con las de otro y cortar así al viaje de bajada en el Mantaro para surcar después el Apurímac donde tropieza la navegación con algunas dificultades. Este territorio está sujeto á la jurisdicción de Huanta y tiene un teniente gobernador allí.

Las provisiones de mercaderías, las hace el comercio de Ayacucho que, en cambio de ellas, recibe inmensas cantidades de quintales de coca, café, ajonjolí, y demás artículos que ya quedan enumerados.

De regreso ya en la confluencia del Mantaro y Apurímac, empecé la surcada de éste, no habiendo llegado sino hasta Quintapirique,

donde hay grandes establecimientos agrícolas en comunicación terrestre con las del Mantaro, llamando la atención por su buena organización y gran cantidad de productos que en él se cosechan, el que pertenece á un señor Zúñiga, avecindado en un lugar inmediato que se denomina Sana, donde se encuentra rodeado de todo género de comodidades y goza de gran caudal.

De este lugar regresé á mi domicilio, habiendo gastado en el viaje redondo en los ríos ya dichos tan sólo 28 días, pues salí el 13 de agosto y estuve de regreso el 10 de setiembre, pero puede hacerse en menos tiempo.

El camino de Huanta á Quintapirique es de herradura y siempre se encuentran acémilas, sean de carga o de silla (de Huanta a Ayacucho son pocas horas de viaje).

Lamento, señor prefecto, que al hacer estos viajes no haya podido llevar los instrumentos necesarios para fijar por medio de observaciones astronómicas, la posición geográfica exacta de todos los lugares que he reconocido pues la calidad de la empresa que á ello me indujo y la falta de elementos para el otro caso me han privado de hacerlo, sin embargo si US. halla conveniente hacer que se practique un estudio de esa región, puede contar con que proporcionaré todos los auxilios necesarios á la comisión que se designe con ese objeto, teniendo los datos que hoy suministro como la expresión fiel de la verdad.

Si aceptase US. el ofrecimiento que con toda sinceridad hago, quedará satisfecha la aspiración que tengo de contribuir de alguna manera al progreso de nuestra patria".

Como se puede apreciar, Fitzcarrald fue autor de uno de los descubrimientos geográficos y orográficos más importantes del siglo pasado respecto al Oriente: el istmo que más tarde llevaría su nombre; descubrimiento que habría de modificar sustancialmente el curso de las actividades de aquella desconocida región, haciéndola más accesible, sobre todo, desde el punto de vista comercial. Sin embargo, es interesante señalar que este hallazgo no fue –como alguien lo consideró con evidente mala intención– fruto del azar ni mucho menos de la simple intuición de este explorador y sus compañeros. Todo lo contrario; fue el resultado de un trabajo maduro y sistemático que demandó tiempo, esfuerzo y dinero. No fue, pues, un descubrimiento fortuito de la noche a la mañana.

Veamos algunos detalles de este descubrimiento, tomando como referencia la información de Carlos Larrabure[38]. Empeñado Fitzcarrald en hallar un cómoda y directa vía entre el Ucayali y el Purús, río éste

cuya principal riqueza, las gomas, conocía nuestro personaje, y deseando por otro lado evitar la pesada surcada del Shepahua, envió a algunos indios piros para que navegando por el Camisea pasasen al Purús y allí buscasen un nuevo varadero. Vueltos los indios por el Mishagua, remontó con ellos el río Serjalí y después de haber recorrido algunos kilómetros por tierra –el varadero que lo inmortalizó– bajó el Caspajalí y el Manu que creyó era el Purús. Esto ocurrió en 1893. Salió de su error en la segunda expedición que hizo en setiembre de 1894, en la que, siguiendo el mismo itinerario de su viaje anterior, llegó hasta el Manu donde los aborígenes le dieron el nombre de este río y entró en seguida a otro muy caudaloso que navegó en una larga extensión pasando por las desembocaduras del Pilcopata, el Amigo, el Inambari, el Tacuatimanu, el Heath y el Chivé hasta tocar en la población boliviana de El Carmen, situada en la margen izquierda del Bajo Madre de Dios[39]. Convencido de la trascendencia de su descubrimiento, después de una corta permanencia en Mishagua, continuó viaje a Iquitos; su plan consistía en pasar una lancha por tierra del Ucayali al Madre de Dios por el varadero Serjalí–Caspajalí. Para ese fin adquirió la lancha *Contamana* de 3 toneladas de registro, a bordo de la cual, en julio de 1895, navegó hasta llegar al istmo que habría de llevar su nombre[40]. Una vez allí hizo conducir la lancha a través del varadero y en esa misma embarcación surcó el Manu y el Madre de Dios. De esta manera –dice Rosendo Melo– la *Contamana* se convirtió en la primera embarcación peruana a vapor que navegó el Madre de Dios. Más de dos meses duró el paso del istmo y Fitzcarrald, con posteriores reparaciones del camino, gastó cerca de 50,000 soles de su propio peculio[41].

Los residentes bolivianos de El Carmen se quedaron admirados viendo que Fitzcarrald había cumplido una hazaña de tal magnitud. Sobre el particular, años más tarde el escritor peruano Emilio Delboy obtuvo de Nicolás Suárez, senador boliviano y socio de Fitzcarrald, la siguiente confesión: "Soy hombre de valor y nada me arredra ni me asombra, pero cuando ví llegar a la *Contamana* sentí la sensación del hombre ante el milagro, y cuando ví a Fitzcarrald lo ví como se miraría a un super–hombre". La prensa brasileña y boliviana comentó favorablemente este acontecimiento, resaltando su importancia comercial y estratégica. Por su parte, el diario *El Comercio* en su edición del 9 de abril de 1896 se expresaba así: "El señor Fitzcarrald ha realizado sobre estas bases (estudios y exploraciones de Samanez Ocampo) el descubrimiento del Manu, que es de inmensa y trascendental importancia para el país y muy especialmente para el departamento del Cuzco...". La opinión peruana en general no sólo vio con beneplácito el hecho



ERNESTO LA COMBE: Jefe de la Comisión Exploradora y visitador de la región oriental.



GERMAN STIGLICH: Jefe de la Comisión Exploradora del Ucayali, Fitzcarrald y Madre de Dios.

ocurrido, sino que mostró vivo interés por la actividad de Fitzcarrald en la selva.

Lograda la hazaña, Fitzcarrald formó una sociedad con dos grandes industriales y comerciantes bolivianos para dar movimiento y vida a esta apartada región, que tan bellas perspectivas ofrecía. Ellos eran el citado Nicolás Suárez, conocido como el *Coloso de Bolivia*, y Antonio Vaca Diez. Con el primero constituyó una fuerte sociedad comercial, teniendo como núcleo la ciudad de Iquitos; para ese efecto, se compraron los vapores *Bermúdez* y *Napo* y se encargó a Europa la construcción de la lancha *Unión*[42]. Con Vaca Diez igualmente formó una magnífica organización comercial, colocando sucursales de manera escalonada, 20 a 30 millas entre sí, a lo largo del Urubamba, Mishagua, Serjalí, Manu y Madre de Dios. Para ello adquirieron un pequeño vapor, el *Adolfo*, de fabricación inglesa. De ambas empresas obtuvieron beneficios directos varios miles de caucheros y colonizadores, así como un número considerable de regnícolas[43].

Desafortunadamente, surcando el río Urubamba en el recién adquirido vaporcito, la tarde del 1° de julio de 1897 se rompió un eslabón de la cadena del timón y llevado por la corriente chocó contra una enorme piedra, hundiéndose la nave. Fitzcarrald, excelente nadador, trató de socorrer a su socio y ambos perecieron ahogados. Sus cadáveres fueron encontrados más tarde abrazados. La desaparición de Fitzcarrald constituyó indudablemente una lamentable pérdida nacional, pues la obra que empezó con denodado entusiasmo y esfuerzo desapareció prácticamente con su iniciador, por falta de tiempo para consolidarla. "El triste fin del animoso explorador –nos dice La Combe en su informe citado– produjo desaliento entre los caucheros peruanos que, sin tener las excepcionales condiciones del ancashino, se amedrentaron ante el peligro". En los funerales de Fitzcarrald –de acuerdo a la versión recogida por el escritor Ciro Alegría– los indios campas, piros y conibos cantaban con tristeza el siguiente estribillo:

"Ya no está Papá Carlos, ya no está
Ya no está Papá Carlos, ya no está"[44].

Cabe preguntarse ¿qué significado tuvo el descubrimiento del istmo de Fitzcarrald en aquella época? ¿Qué repercusiones alcanzó? Los testimonios al respecto son varios y concuerdan en su apreciación sobre la trascendencia e importancia de este suceso. Desde el punto de vista patriótico, merced a este hallazgo el Perú afirmó sus derechos en Madre de Dios y ejerció influencia en toda la selva boliviana y en las cabeceras de algunos ríos del Brasil. Desde el ángulo económico, el comercio del caucho del Madre de Dios dejó de hacerse a través del

río brasileño Madera, evitando así un rodeo de aproximadamente 5,000 millas de navegación. Desde el punto de vista geográfico, permitió comunicar dos grandes hoyas hidrográficas, así como rectificar los incompletos conocimientos existentes sobre los ríos Manu, Urubamba y sus afluentes. En fin, el descubrimiento de este paso ofrecía grandes ventajas a los intereses nacionales, bajo todo punto de vista. A pesar de ello, en 1903 el ingeniero Jorge von Hassel, que recorría la zona, se lamentaba del estado de abandono en que se encontraba el varadero: "La trocha que une el Serjalí, afluente del Mishagua, con el Caspajalí que lo es del Manu, se encuentra en tales condiciones que no ofrece comodidad alguna al viajero, y sólo sirve para los pocos caucheros acostumbrados a las fatigas y privaciones propias de esas regiones"[45].

Culminamos estas líneas, transcribiendo el hermoso artículo de Emilio Castro titulado *De Iquitos al Madre de Dios* fechado en Moyobamba en mayo de 1896 y publicado por *El Comercio* semanas después; el homenaje rendido lo compartimos plenamente. Dice así:

> "Con interés patriótico venimos observando las operaciones de la empresa abnegadamente acometida por el infatigable señor Carlos F. Fitzcarrald en éste y otros ríos que afluyen al Amazonas peruano: el éxito favorable corresponde al propósito de este distinguido ciudadano, su obra pertenece ya al grandioso porvenir del Perú y su nombre quedará grabado en la historia de la geografía nacional. Hoy aseguramos esto porque vemos disiparse las opacas nubes que se levantaban para cubrir la verdad en transparencia ante la prueba, con el testimonio irrefutable de los hechos consumados. Es, de consiguiente, deber patriótico enviar la enhorabuena al hombre de bien y de acción, que indiferente á humanas nimiedades, batallando con arrojo, sobre las abruptas barreras de la naturaleza bravía y la ferocidad indómita, sigue sereno por la huella luminosa que le trazaron los mártires del Madre de Dios: Rebello, Ugalde, Maldonado y por último el infortunado La Torre, hasta clavar, al empuje de su intrepidez, la bandera nacional en los límites de nuestro territorio inexplorado.
>
> Fitzcarrald, inspirado como los genios que miran el fin sublime y desdeñan la rudeza de los medios, continúa avante hacia lo que encierra el verdadero porvenir, el engrandecimiento del país dentro de sus legítimas fronteras, va en pos de lo que no pudieron hacer las personalidades autocráticas, las ingentes sumas defraudadas á pretexto de empresas ó comisiones que nada hicieron sino dilapidar los dineros del Estado; es así como en aras del trabajo, con

perseverancia y la fe del patriotismo, compromete el crédito de su nombre, se introduce á la montaña, atrae y reduce tribus nómades, antes desnudas y hoy vestidas; explora ríos hasta llegar al Manu; se lanza á la desconocida navegación de éste y creyendo entrar en el Purús, penetra, sombreado su camino por las salvajes flechas, á las aguas del Madre de Dios, hasta llegar á la barraca del Carmen situada en una de sus márgenes y ocupada por bolivianos, quienes ante la aparición de los exploradores saludan la bandera del Perú que flameaba al tope. Fitzcarrald regresa al punto de partida, comprobando así la posibilidad de una nueva vía comercial de trascendental importancia para el Perú y Bolivia, viene hasta Iquitos, donde hace acopio de mercadería y bestias mulares, compra una embarcarción a vapor, la *Contamana*, carga al *Herman* de la casa abastecedora Wesche & y Ca., de los elementos accesorios y regresa á la obra, que es empresa suya, surca en la *Contamana*, pequeña embarcación, los ríos Alto Ucayali, Urubamba y quebrada Mishagua hasta su confluencia con el Serjalí, sigue el Varadero, punto que, paralelamente divide las aguas del Serjalí con el Caspajalí, afluente de Manu, en una latitud de doce kilómetros, terreno por el que abre un camino llano por donde sobre rodillos es arrastrado el casco hasta penetrar el Caspajalí, y allí, en sus vírgenes aguas, en medio de las sublimes expansiones del patriotismo, se pone á flote la primera embarcación que, ostentando al tope la peruana enseña, llevará también el progreso comercial, á la par que la civilización, á aquellos parajes, morada de nuestros aborígenes desvalidos.

Hoy, en las silenciosas y fértiles regiones que bañan y circulan el Manu, el Madre de Dios y los afluentes, resuena el pito del vapor, símbolo de progreso; se luchó por la viabilidad fácil, se implantan establecimientos agrícolas, donde se produce abundantes cereales, y en breve la inmigración de los hijos del trabajo se instalará allí, y con ella vendrá el mayor desarrollo del comercio nacional y una nueva vía de comunicación fluvial fructífera, en provecho y de utilidad mutua para el Perú y Bolivia, que así tendrá salida al Atlántico por los puertos del Oriente.

Nosotros, que desde aquí seguimos con admiración y aplausos los abnegados esfuerzos de Fitzcarrald, que merece bien de la patria, diremos á él y á los que le siguen y protegen, parodiando la histórica frase del héroe de Ayacucho: "Paso de exploradores: ¡adelante!...".

LOS ESTUDIOS PARA ESTABLECER LA VIA CENTRAL O RUTA DEL PICHIS. LA LABOR DE JOAQUIN CAPELO

A fines del siglo pasado se vivió en el país, con particular intensidad y con el respaldo gubernamental, una sentida y antigua aspiración que se hizo realidad a medias con el correr de los años: la construcción del camino al Pichis[46]; anhelo que tuvo como gestor principal a un profesional de reconocido prestigio y gran conocedor de la zona, Joaquín Capelo[47]. Fue Capelo un hombre de excepcional vitalidad y acción múltiple (sociólogo, ingeniero, filósofo, escritor y político) cuya primordial tarea se orientó primero a la construcción del camino de Chanchamayo (1889) y luego a la apertura de la Vía Central o ruta del Pichis (1891–1899). De esta manera, su labor se inscribe en el intento nacional de poner en contacto los departamentos del Oriente, en especial el de Loreto, con la capital. Posteriormente, desde diversas ubicaciones, luchó tenazmente por unir la costa con las regiones del interior del país y por salvaguardar la soberanía nacional en los puntos limítrofes más críticos.

Como consecuencia de los estudios y exploraciones citados, se dio la ley de 27 de noviembre de 1890, ordenando la construcción de un camino de La Merced a un punto navegable del Pichis. Al poco tiempo, se expidió el Decreto Supremo de 3 de marzo de 1891, bajo la Presidencia de Morales Bermúdez, autorizando la apertura de un camino provisional de herradura de San Luis de Shuaro al Puerto de Tucker, es decir, el punto navegable del río Pichis; iniciándose así la construcción de la tan ansiada ruta, aunque con tenaz oposición de un sector político. Esta obra tan importante y de trascendental proyección, fue encomendada a Capelo que por entonces ocupaba el cargo de ingeniero inspector del camino de Palca a Chanchamayo. Prontamente, nuestro personaje se dedicó de íntegro a la realización de tan noble propósito, contando para ello con la decidida colaboración del ingeniero Carlos A. Pérez y de un cuerpo técnico.

Con fecha 7 de noviembre de 1891 y desde el convento de Ocopa, el padre Gabriel Sala de dirigió en carta personal a Capelo, indagando y deseándole toda clase de fortuna en la misión encomendada. El testimonio publicado por *El Comercio* un mes después, dice así:

> "Desde el 23 de setiembre que tuve el sentimiento de ausentarme de San Luis, hasta hoy, no he sabido nada de esta grande obra, en que usted y yo tanto nos hemos interesado. Supongo sin embargo que la cosa ha llegado á su término, y que usted más que ninguno recogerá los lauros que la Nación tan justamente quiere regalar á

DEPARTAMENTO FLUVIAL DE LORETO

POR EL

CAPITAN DE NAVIO

Don Eduardo Raygada.

LIMA

IMP. DE TORRES AGUIRRE, MERCADERES, 150.

1891.

Carátula del libro del comandante Raygada.

quien supo realizar tan magnífica empresa. Tengo en ello mucho gusto, y deseo que el triunfo sea completo, y que el Supremo Gobierno consiga el fin nobilísimo que se propuso al decretar la apertura de este importante camino. Nosotros los misioneros, estamos grandemente interesados en esta obra, pues de aquí depende la reconquista del Gran Pajonal, y la administración perfecta y vivificadora de todo el Ucayali y del mismo Amazonas. Siempre quisimos verificar esta obra, pero por falta de recursos, no podíamos jamás emprenderla: hoy felizmente el Gobierno ha levantado su brazo potente y ha hecho un cosa digna de él. Reciba de mi parte y de todo hombre amante del progreso un voto de gratitud, y procure llevar adelante la obra comenzada. Para esto es necesario absolutamente colonizar toda esta región o trayecto para que este camino no vuelva a cerrarse con la vegetación, derrumbes y árboles caídos; y también para que los viajeros encuentren algún recurso, y casa en que hospedarse.

En el mismo puerto conviene (á lo menos al principio) tener una pequeña guarnición, para ayudar y favorecer tanto á los que vienen de Iquitos, como á los que bajen al Ucayali; de lo contrario siempre hay peligro de que los campas que mataron a los blancos, vuelvan á cometer un atentado semejante, dejando otra vez esta región desierta e intransitable.

Se dice que vienen 25 familias alemanas para establecerse en el Mairo; si esto fuera cierto, resultaría que dichas familias tendrían necesidad también de venir al puerto Tucker, para socorrer muchas de sus exigencias que será muy dicícil hacerlo desde Iquitos ó del Pozuzo. Digo de Iquitos, por ser muy lejos y aguas arriba; digo también del Pozuzo, por no encontrarse aquí ninguna clase de recursos; á lo menos por ahora. Así es que el día menos pensado se sabrá que dichos alemanes se han venido todos por esta parte en busca de auxilios, ó por otros motivos. Por todo esto, repito, es muy conveniente que exista alguna pequeña guarnición en el puerto; lo cual sabido por los caucheros vendrán de por sí a establecerse en dicho lugar, y á probarlo mucho mejor de lo que estuvo ahora cinco años.

Si además de estas familias alemanas, vienen también españolas para colocarse en Metraro, entonces el comercio de los dos valles quedará establecido de una vez para siempre. Así sea.

Le agradecería muchísimo que se dignase comunicarme la verdadera longitud y latitud del puente del Puñizú, y del puerto, que V. haya fijado en el Pichis. Asimismo las alturas sobre el nivel del mar

en los lugares indicados; y también la mayor altura que haya encontrado en todo el trayecto desde San Luis hasta el Azupirú.
Lo supongo sumamente ocupado, y deseoso de regresar cuanto antes á la capital; si no fue así le exhortaría que se embarcase por unos dos días hasta llegar á la confluencia del Palcazu y formación del Pachitea; de regreso ó entretanto podría ordenar que le cuajasen algunas planchas de caucho en el mismo puerto, y sacar además algunos animales curiosos para llevar á Lima, especialmente loros y guacamayos finos, que por este mes recién empiezan a salir del nido: y en ninguna parte de la montaña he visto tantos y tan hermosos como en las orillas de este río.
Por último, le ruego que me dispense si no he venido justamente con la Comisión de Lima para ver y admirar lo que tan ardientemente he deseado, como es la apertura y conclusión de este camino. La causa ha sido que en las elecciones que tuvieron lugar en este colegio, el día 22 de octubre, me eligieron por Prelado, debiendo por lo mismo tomar el mando de la comunidad, cuyo oficio acostumbra durar 3 años. Así es que durante este período estaré como descansando y tomando temperamento, para proseguir con más ardor la obra que Ud. y yo hemos emprendido. No haga caso, ni se preocupe mucho de los dichos y juicios de los hombres, los cuales en aprobar ó desaprobar los hechos, se guian más por las simpatías ó antipatías, que por la sustancia de las mismas cosas. Sea lo que fuere de los accidentes del camino, lo cierto es que Ud. ha hecho un gran sacrifico y un gran beneficio cuya recompensa no se como idearla; porque aunque el oro y la plata son el precio corriente de las empresas ordinarias, la de US. atendidas todas las circunstancias, me parece extraordinaria; y por esto, además del justo honorario y proporcionada recompensa por parte de la Nación, se ha hecho acreedor á la más profunda gratitud y para alabanza de nuestra parte. Reciba, pues, mi muy estimado amigo, este testimonio de admiración y agradecimiento que le tributa en nombre de todos sus hermanos y amigos el Reverendo Padre Sala; quien además desea hacer participantes de esta gloria a sus muy dignos compañeros Pérez, Silgado, Ruiz y otros, cuyos importantes servicios nunca podré olvidar".

Se dio principio a la obra en junio de 1891 y se inauguró el camino el 15 de noviembre del mismo año por una comisión especial nombrada al efecto e integrada por representantes del Ejecutivo y del Legislativo y por un delegado de la Sociedad Geográfica de Lima[48]. Sin duda, la expectativa era enorme e incluso –según refirió poco después *El Na-*

cional en su editorial de 26 de febrero de 1892– hubo en Lima noticias contradictorias sobre la bondad de los trabajos, hasta crearse dudas acerca de cuanto se había dicho en torno a los avances de la obra. Para desvanecer esas dudas, era preciso obtener todos los datos que debían ser acopiados por los miembros de la comisión; lamentablemente –nos dice el mismo diario– la opinión de dichos señores no fue unánime, pues a su regreso se habló de lugares distintos y de la ceremonia de inauguración verificada en el río Azupizú, sin que se mencionase entonces el puerto Tucker. No obstante, fue la versión del coronel La Combe, presentada a la Sociedad Geográfica, la que permitió tener una idea clara de la realidad de las cosas y del recorrido hecho, en detalle, por el comisión[49].

En el día de la inauguración, el representante del Gobierno pronunció un breve discurso que no tuvo la trascendencia ni la resonancia del caso. Más no así puede decirse de Capelo, quien en una vibrante alocución describió y defendió lo realizado bajo su responsabilidad. Entre otras cosas expresó: que el camino había sido construido directamente por el Ministerio del ramo sin intervención alguna de habilitadores ni contratistas; que tenía una longitud de 160 kilómetros, comprendiendo tres puentes principales y varios rústicos; que su construcción había demandado la suma de 25,000 soles y un tiempo aproximado de cinco meses, empleando 9,516 tareas de operarios y 2,689 de personal de tropa; que la ejecución de los trabajos se había realizado bajo las órdenes de un cuerpo técnico, formado por el ingeniero Carlos A. Pérez, el conductor de faena Santiago Gray, tres capataces y tres prácticos para los puentes principales, además del conductor de trabajos Marcelino Ruiz, del herrero José Gray, del carpintero José Paz y de tres capataces más del camino de Chanchamayo; que el número de operarios había sido de 69 hombres por día y el avance de la obra de 700 metros diarios; y que la seguridad de la expedición había sido mantenida por una Compañía de Gendarmes a cargo del sargento mayor Ramón García, con el teniente Manuel Carrillo, tres sargentos segundos, dos cabos primeros, dos cabos segundos y 17 individuos de tropa.

En otra parte del discurso y refiriéndose a las críticas recibidas, dijo: "Algunos espíritus impacientes mirarán tal vez en esta obra, no lo que hemos hecho sino lo que no ha sido posible ni teníamos el encargo de hacer; pero si este modo de ver las cosas puede amargarnos, de alguna manera nos servirá de poca compensación el reconocimiento de que hemos hecho algo más que el camino provisional que se nos encomendó".

Por último, al aludir a su actuación en esa obra señaló: "Siempre consideraré como una época de las más hermosas de mi vida, la que he pasado en estas montañas solitarias, a la cabeza de una expedición tan importante por su objeto como por el digno y levantado personal que la ha constituido"[50].

Con fecha 26 de abril de 1892, el gobierno de Remigio Morales Bermúdez, aprobó el uso de dicho camino. Aquí el texto de la resolución:

"Vistos los informes técnicos y el emitido por el Director de Obras Públicas sobre el camino del Pichis, inaugurado el 15 de noviembre del año anterior por la comisión mixta nombrada por el Gobierno y por las Cámaras Legislativas; y considerando:

1° Que la dirección seguida por los ingenieros ha sido en todo conforme á lo prescrito en el artículo 6° de la ley de 27 de noviembre de 1890 sobre el camino de Palca á Chanchamayo y su prolongación de La Merced á un punto navegable del río Pichis, habiéndose dado en la ejecución de esta obra cumplimiento á lo dispuesto en el supremo decreto de 3 de marzo de 1891 y demás de su referencia.

2° Que habiendo llegado el camino al río Azupizú, principio del Pichis y navegable desde el paralelo 10° 36' es indispensable, caso de no encontrarse el puerto en ese paralelo más allá, prolongar el camino los cinco ó seis kilómetros que era necesario para alcanzar esa latitud, y establecer desde luego un servicio regular de navegación entre ese puerto y la boca del Pachitea, donde tocan cada mes, los vapores y recorren el Ucayali; y

3° Que para asegurar el tráfico por el nuevo camino es necesario conservarlo y establecer una guarnición en el puerto para fomentar así la colonización de esos lugares, haciendo afluir á ellos poblados de uno y otro lado, y proceder después al estudio definitivo de esa vía y su construcción como la de Chanchamayo conforme á lo dispuesto en la ley citada.

Se resuelve:

1° Entrégase al tráfico público el camino del Pichis, debiendo entenderse que para los efectos de su conservación definitiva, forman uno solo este camino y el de Palca á La Merced, conforme á lo dispuesto en la ley mencionada y debiendo atenderse á uno y otro camino conforme al supremo decreto de 12 de noviembre de 1888.

2° El ingeniero del camino de Yurimaguas á Moyobamba, don Carlos Pérez, en su viaje á Yurimaguas irá por el camino del Pichis y lo prolongará, si fuese necesario, hasta el puerto más conveniente;

estudiando, además, todas las condiciones de navegación del río Pichis y estableciendo ésta, desde luego, por medio de canoas; de modo que quede implantado un servicio periódico y una comunicación segura.

3° El Prefecto del departamento de Junín cuidará de mantener siempre en el puerto una pequeña guarnición de soldados que serán relevados cada 30 días y que sirva de garantía á los que vayan á poblar esas regiones.

4° Esta fuerza estará á las inmediatas órdenes de un comisario rural cuya jurisdicción se entenderá desde el valle de San Luis de Shuaro hasta el término del camino del Pichis. El comisario gozará del haber mensual de ciento veinticinco soles, pagaderos con las rentas del camino de Chanchamayo, y además de las obligaciones que le respectan como comisario rural, vigilará la conservación del camino del Pichis, dando cuenta de su estado, mensualmente al ingeniero inspector del camino de Chanchamayo, para que éste dicte las medidas que crea conveniente al respecto.

5° Concluido el camino de Yurimaguas por el ingeniero Pérez y la comisión que por este decreto se le encomienda, quedará como ingeniero residente del camino del Pichis, debiendo entonces procederse al estudio definitivo de la nueva vía, de acuerdo con el ingeniero inspector.

6° El Gobierno declara que está satisfecho de la ejecución de la obra y estima la patriótica abnegación de los ingenieros directores de los trabajos, de los jefes, oficiales y tropa que los acompañaron y de la comisión mixta que llegó hasta el término del camino para inaugurarlo.

7° Encárgase a la Dirección de Obras Públicas de la compilación de los principales documentos del camino y de hacerles publicar y circular".

Evidentemente, la apertura de este camino abrió a la civilización y al comercio en general una vasta extensión de rico territorio, incomunicado hasta ese momento y posibilitó, asimismo, la rectificación de los datos geográficos que los planos y las referencias hasta ese momento señalaban como válidos. En esta labor –según la referencia del propio Capelo– tuvo el continuo y valioso apoyo del padre Sala y demás religiosos del convento de San Luis, recibiendo de ellos informaciones, croquis de sus viajes y herramientas diversas. Así lo hizo saber en su *Memoria* conjunta con Carlos Pérez (30 de diciembre de 1891).

De acuerdo a la *Memoria* presentada por Capelo en 1893, si bien era cierto que con esta vía se había resuelto el problema de comunicación

por haberse llegado al río Azupizú, afluente principal de Pichis y que, según las cartas que se poseían, era navegable hasta la latitud 10° 36', quedaba sin embargo mucho por conocer más allá del puerto inaugurado en el kilómetro 99.600; y quedaban también otros problemas por resolver para el establecimiento definitivo de la comunicación de la capital con los ríos navegables. En consecuencia: "Era preciso prolongar el camino hasta un puerto que no ofreciese dificultad alguna en el futuro en cuanto a la navegación; y era preciso hacer esta navegación estudiando en los ríos mismos: su dirección, su velocidad y su longitud, para confirmar por un examen científico su navegabilidad y las condiciones en que podía ésta llevarse a cabo. Por otra parte, era indispensable determinar de un modo suficientemente aproximado la situación geográfica de los puntos principales del camino hecho y la altura de las gargantas o puntos de paso, de las cadenas de montaña y contrafuertes trasmontados por el camino; así como las distancias, dirección y demás datos indispensables para preparar los elementos necesarios al estudio del camino definitivo..."[51].

El Gobierno, procediendo con la discreción que demandaba un asunto de tanta trascendencia, mandó hacer nuevos estudios, y sólo en vista de su éxito, ordenó los trabajos definitivos. Para llevar a cabo éstos, fueron designados los mismos ingenieros que habían construido el tramo anterior. Después de tres expediciones entre 1891 y 1893 quedó concluido el camino provisional de herradura entre San Luis de Shuaro y Puerto Bermúdez, en el río Pichis[52]. El camino llegó a ser recorrido a bestia en viaje de ida y regreso, entre San Luis y el puerto; y el 8 de mayo de 1893, viajó el primer correo a Iquitos y llegó allí después de dieciocho días de navegación, siete en canoa y once a vapor. Se invirtieron en los tres años aproximadamente 50,000 soles.

La vía entonces abierta –señala Basadre– quedó abandonada entre 1893 y 1896, año éste en que el Presidente Piérola, reinició, pese a una fuerte resistencia, el trabajo inconcluso. Se intentó fijar su trazo definitivo, colonizar la zona y fomentar el sembrío de pastos, por lo menos para hacer posible el tráfico. Fue establecida una guarnición; varias lanchas fueron puestas en servicio. A pesar de ello, el uso de esta ruta no prosperó, abandonándosele nuevamente.

Por esta época (10 de mayo de 1896) el padre Gabriel Sala se dirigió en carta personal a Joaquín Capelo, explicando y describiendo minuciosamente aquellos detalles o aspectos que deberían tenerse presente en la configuración definitiva de la vía central del Perú. No obstante su carácter privado, el testimonio resulta de gran valor



OSCAR MAVILA

Marino de extraordinaria y activa actuación en la selva. Fotografía de comienzos del presente siglo.

histórico, habiendo sido por tal motivo publicado por *El Comercio* en su edición del 19 de mayo de aquel año. El texto, amplio e interesantísimo, se consigna en el Anexo A del presente capítulo.

En resumen –apunta Basadre– el camino del Pichis representó, durante varios años, al concluir el siglo XIX, la concreción del sueño saludable de estructurar internamente el Perú y de producir la intercomunicación de las regiones, que no existía y cuya falta asumía caracteres peligrosísimos en relación con la Amazonía. Pero la escasez de conocimientos precisos de la zona, las dificultades para trabajar en ella y las limitaciones técnicas de la época, frustraron la eficacia de la obra, a pesar del empeño, de los gastos y de los sacrificios y la dejaron sólo como una empresa precursora, en la prehistoria de la viabilidad nacional[53].

EL CORONEL PEDRO PORTILLO Y LAS INVESTIGACIONES DE LA AMAZONIA

Dotado de especiales cualidades para el trabajo duro de la selva y de una indeclinable tenacidad para conseguir lo que se proponía, Portillo se constituyó por muchos años en uno de los más serios e infatigables investigadores de nuestra Amazonía[54]. Sus estudios y exploraciones en diversos puntos del territorio selvático, le confirieron una vasta experiencia que aprovecharía después en las múltiples actividades que como primera autoridad política desplegó en el departamento de Loreto.

El 18 de mayo de 1900, siendo prefecto del departamento de Ayacucho, inició y llevó a cabo desde esta ciudad uno de los más completos viajes que se hayan realizado en nuestra región fluvial; exploró las montañas del lugar y navegó por los ríos Apurímac, boca del Mantaro, Ene, boca del Perené, Tambo, boca del Urubamba, Alto Ucayali, boca del Uniní, Pachitea y Pichis, llegando a Lima por la vía central. Como resultado de tan provechosa expedición, elevó al Gobierno una extensa y sugestiva *Memoria* (31-XII-1900), en la que emitió opiniones francas y muy favorables respecto a la navegabilidad del Tambo. Este documento fue objeto posteriormente de publicación oficial.

Entre junio de 1901 y agosto de 1904 nuestro compatriota tuvo a su cargo la Prefectura de Loreto, después de haber desempeñado con eficacia y esmero la Cartera de Fomento. Su labor en ese nuevo cargo –dice Basadre– alcanzó el relieve de lo notable y admirable. En efecto, teniendo a Iquitos como centro de sus operaciones y con el apoyo

decidido y constante de oficiales de nuestra armada, de ingenieros y militares que integraban la mencionada Junta de Vías Fluviales, emprendió todo un plan de reconocimiento y exploración por los ríos Amazonas, Marañón y sus afluentes especialmente los que desembocan por la orilla izquierda desde el pongo de Manseriche hasta el Putumayo. Con ese fin y durante todo el período que duró su mandato, recorrió personalmente o hizo recorrer a los distinguidos marinos que se hallaban bajo las órdenes de esa prefectura, los principales tributarios del Amazonas peruano[55]; como producto de ello, se trazaron cartas parciales del curso de estos ríos a base de observaciones astronómicas, formando posteriormente el *Atlas de Loreto* (calificado por Basadre como "verdadero monumento geográfico") y el *Mapa General del Perú* que sin duda prestigiaban la cartografía de su época[56]. Colaboraron con él –según Porras– los marinos Pedro Buenaño, Oscar Mavila, Enrique Espinar, Numa P. León, Germán Stiglich, Nicolás Zavala, Carlos Donayre, Emilio Rossel, Guillermo Krüger, el explorador Jorge von Hassel y los cartógrafos Rafael Baluarte, Camilo Vallejos y Carlos Hoempler.

Otro gran mérito de este entusiasta patriota y sus colaboradores, fue el haber colocado los hitos de la posesión peruana en todos los afluentes septentrionales del Marañón, coincidiendo de esta manera con la obra histórica y científica que regularmente cumplía el Archivo Especial de Límites. Esta preocupación por la delimitación territorial del departamento, fue puesta de manifiesto reiteradamente al Director de Gobierno en sus *Memorias* anuales. Así, en la del año 1903 decía: "No basta a mi juicio saber que Loreto confina por el Norte con el Ecuador y Colombia y por el Este con el Brasil; necesario es que esos límites sean claramente definidos y sepamos con exactitud hasta donde alcanza nuestra soberanía en esos rumbos cardinales"[57].

Esta labor de custodia y defensa de la soberanía peruana –dice el tantas veces citado Basadre– lo llevaron a establecer puestos y lugares de irradiación; obra suya fueron, por ejemplo, la Comisaría de Tarapacá en el Putumayo en 1901 y la Subcomisaría de Arica y el caserío de Tacna, en la misma región. Puerto Portillo fue erigido en el Alto Yurúa.

En síntesis, podemos concluir con el gran historiador de la República que "...con Portillo en Loreto el cerebro y la mano del Perú parecieron llegar a distantes e inhóspitos lugares de la selva: un cerebro lúcido y una mano suave y fuerte que implicaban el acierto y la eficacia"[58].

LOS MISIONEROS CATOLICOS Y LAS EXPEDICIONES A LA SELVA. EL CASO DE LOS PADRES BERNARDINO GONZALES Y GABRIEL SALA

Como en épocas pasadas, durante la etapa de 1884-1906 la Iglesia no permaneció ajena a los problemas que se vivían en aquel extenso territorio que es la selva. En sus deseos de convertir a la fe católica a los miles de regnícolas, muchos religiosos se internaron en los bosques sin otras armas que la cruz y el evangelio, adelantándose así a la civilización y al soldado que afirmó nuestra soberanía; llegaron, incluso, a formar pueblos, pero no sin antes haber varios de ellos perecido en la demanda. Para el cumplimiento de esta noble misión, en varias ocasiones contaron con el apoyo y el respaldo del Gobierno; por ejemplo, la resolución del 25 de junio de 1903 dispuso que a los padres misioneros de todas las órdenes religiosas se les proporcionase, sin gravamen alguno, pasaje, alimentación y transporte de sus equipajes en las lanchas del Estado que surcaban los ríos orientales. Entre los misioneros que contribuyeron eficazmente a los planes del Gobierno y al desarrollo de las diversas zonas del Oriente, figuran los padres Gonzales, Sala, Lange, Hernández, Battle, Alemany, entre otros[59].

De ellos los padres Gonzales y Sala se convirtieron, desde aquellos años en que el país se hallaba en plena guerra con Chile, en los más fervientes y entusiastas propulsores de la idea de unir la costa con la zona selvática. Efectivamente, a partir de 1880 ambos religiosos se empeñaron, aunque con planteamientos diferentes, en cristalizar tal propósito. Abrió el primero –señala Augusto Tamayo en un célebre informe publicado en 1904– un paso desde Huancabamba hacia el río Palcazu a través de las cumbres de Yanachaga, esforzándose por conducir la opinión pública y el apoyo oficial a lograr que la estrecha y accidentada senda, que acababa de construirse con gran sacrificio, se convirtiese en un cómodo camino. Además, lanzó la iniciativa de construir un ferrocarril que fuese desde las pampas de Junín a las faldas de la cordillera para que descendiera luego a los valles de Huancabamba y después siguiera su marcha hacia Yanachaga y finalmente a las aguas del Palcazu. El padre Sala –continúa diciéndonos nuestro informante– planteó un punto de vista distinto; para él, la solución del problema se hallaba lejos de las nieves perpetuas, lejos de la brumosa atmósfera de Yanachaga, lejos de las turbulentas aguas del Palcazu. Su experiencia lo llevaba a plantear que el valle de Chanchamayo y la cuenca del Pichis, constituían los hitos de la ruta principal hacia los ríos navegables del interior. Sin embargo, reconociendo la importancia de los trabajos de su hermano de orden el padre Gonzales, trató de



ENRIQUE ESPINAR
De notable y recordado quehacer
en la región de
Loreto.

relacionarlos con la ruta de su preferencia, inaugurando de ese modo una senda desde Oxapampa hasta la confluencia de los ríos Chanchamayo y Paucartambo[60]. En uno u otro caso, el aporte de los dos misioneros fue notable y de gran trascendencia para los estudios e investigaciones posteriores.

Nacido en Barcelona el 19 de agosto de 1831, el padre Bernardino Gonzales pasó al convento de Ocopa a los veintiún años, donde profesó en 1853. Fue Comisario General en el Perú, Ecuador y Colombia, así como socio de la Sociedad Geográfica de Lima y miembro de diversas instituciones científicas y culturales.

Dotado de un emprendedor espíritu de empresa y de un gran ánimo por la exploración, el padre Gonzales fue uno de los que más preocupación demostró por el problema del enlazamiento del oriente peruano con la capital de la República. Estimó que este hecho, además de los beneficios económicos que traería inmediatamente, cortaría de raíz la corriente de las ideas separatistas que fermentaban en Loreto. "¿Quién no sabe –decía en uno de sus escritos– de las ideas y proyectos que bullen en los cerebros de los habitantes de las regiones amazónicas, en orden a seguir formando parte integrante de la familia peruana? Tan adelantados se encuentran en aquellas apartadas zonas esas ideas y esos proyectos que, sus habitantes han sido ya bautizados como "separatistas"; y los que acarician, con la esperanza de su futura realización, no hablan de ellos en voz baja, sino que los emiten sin embozo, los propalan en diversos círculos, de tal suerte que hoy día se hallan ya generalizados... Esta consideración, que por sí sola basta para poner en guardia al Gobierno Central, adquiere fuerza considerable si se agrega la distancia grande que separa la hoya amazónica de la costa de la República. La falta de caminos nos separa más de lo que estamos de Europa..."[61].

Con esta admirable apreciación, el padre Gonzales previó y anunció, con casi tres lustros de anticipación, el peligro latente de separación que tiempo después, en 1896, tuvo su manifestación en Loreto, consternando a todo el territorio nacional.

Para poder hablar y actuar con conocimiento de causa, el padre Gonzales viajó personalmente en mayo de 1880 al valle de Huancabamba, subió a la altura del Mirador, contempló la cuenca del Palcazu y emprendió la apertura de un camino desde el Tingo de Huancabamba hasta las bocas del Chuchurruas, que franquea sus caudales al mencionado Palcazu. "Mi propósito –apunta– no se limitaba a la exploración, sino que se extendía a la apertura de un buen camino, que dejase expedito el paso y tráfico por aquellas regiones, hasta entonces impe-

netrables, y unir el Pacífico con el Atlántico..." El viaje significó para nuestro personaje toda una odisea con riesgos y peligros que pusieron, en más de una oportunidad, su vida en trances dificilísimos. "Fueron innumerables las veces que me caí, los porrazos que me dí y los resbalones que sufrí...", nos dice con aflicción. Sin embargo, el sacrificio valía la pena asumirlo ya que se trataba de rescatar "valiosas riquezas sepultadas en regiones no lejanas de la capital y suficientes para alimentar muchos millones de habitantes".

El Comercio de fecha 29 de enero de 1884, decía del padre Gonzales lo siguiente: "El R.P. descalzo fray Bernardino Gonzales, devuelve al Ministerio del Ramo los instrumentos que le han servido en sus importantes trabajos de exploración del camino que conduce al río Palcazu. Al mismo tiempo, ha entregado los planos que por su propia cuenta y sin ocasionar gasto alguno al Fisco, ha levantado, autografiado y publicado, y que contienen el trazo del camino más corto, fácil y económico, que comunica la pampa de Junín con el río navegable que conduce al Atlántico; inclusive la topografía de las regiones de Chanchamayo, Cerro de la Sal, Paucartambo, Pozuzo y los ríos Palcazu, Mairo y Pichis. La paciente labor del P. Gonzales, en las exploraciones científicas de que se viene ocupando hace tiempo, es digna de todo encomio y revela, no sólo un amor decidido por la ciencia, sino también por el suelo peruano".

Su vida terminó el 27 de octubre de 1915 en el convento de Santa María de los Angeles en Lima.

En cuanto al padre Gabriel Sala, su labor en beneficio de la selva fue extraordinaria y descollante desde todo punto de vista. Quienes lo trataron descríbenlo como un tipo "imperturbable, industrioso, pleno de iniciativas, oportuno, de buen carácter y sacando utilidad de todo"[62]. El corresponsal de *El Comercio* que lo visitó en Ocopa en noviembre de 1891, lo describe como "...de fisonomía simpática, ojos azules y estatura mediana". Su enorme interés y sus múltiples viajes por la montaña, convirtieron al padre Sala, en un profundo conocedor de la región, cuya palabra o consejo siempre resultaban oportunos y útiles en toda nueva empresa de exploración de aquellos lugares. Así lo entendieron tanto gobernantes como científicos e investigadores nacionales o extranjeros que proyectaban expediciones de reconocimiento y estudio a esos inhóspitos parajes. De él recibieron ayuda u orientación, en diversos momentos, exploradores como Samuel Palacios y Mendiburu, José B. Samanez Ocampo, Joaquín Capelo, Carlos F. Fitzcarrald, Pedro Portillo, Carlos Fry y un sinnúmero de oficiales de Marina destacados en aquella zona. Pero simultáneamente a esta labor

de exploración, el padre Sala cumplió otra que correspondía a su ministerio: catequizar a las tribus salvajes y fundar escuelas y talleres para bien de la comunidad nativa.

Por el mes de noviembre de 1885 –nos dice el citado padre Bernardino Izaguirre– emprendió el padre Sala un viaje desde Ocopa al centro de las misiones, esto es, a nuestra Señora de la Asunción de Quillasú; atravesó los llanos de Junín, pasando la cordillera de Huachón y bajando después al valle de Huancabamba. Instalado en Quillasú, el genial misionero consideró inconveniente e incómoda la ruta seguida, optando por buscar un camino más corto y seguro. Consultado el punto con los nativos amueshas, le manifestaron que pasando por el Cerro de la Sal, se salía luego a Chanchamayo y posteriormente a Tarma "sin pasar nada de frío ni cordillera". Esta noticia, indudablemente, llenó de entusiasmo al intrépido religioso; transcurridos tres meses, organizó una expedición por la ruta señalada. El 29 de mayo de 1886 –según lo revela en una extensa carta a un amigo suyo– y sin más auxilio que sus propias fuerzas, empezó la apertura del camino del "Buen Pastor" al Cerro de la Sal, después de "haber hecho varias excursiones para observar cuales ofrecían menos dificultades a la realización del plan"[63]. El 21 de junio, en otra carta y desde el recién fundado pueblo de San Luis de Shuaro, relata a un amigo lo siguiente: "Hemos llegado a una quebrada muy ancha y hermosa, irrigada por un riachuelo bastante regular, para mover cualquier maquinaria. Este lugar tan bello no aparece en ningún mapa ni relación, y por haber llegado en el día de San Luis Gonzaga, le hemos dado este nombre, añadiéndole el del riachuelo que los chunchos llaman Shuaro...".

Finalmente, el 27 de junio, desde aquel sitio escribió otra carta narrando la marcha al Cerro de la Sal y su ascenso al mismo; da a conocer que "varias leguas de camino se han puesto ya expeditas al tránsito".

Las observaciones y estudios hechos a toda satisfacción por el padre Sala en las vertientes y llanuras que rodean al afamado Cerro de la Sal, no sólo dejaron en su espíritu el convencimiento de que se eligió con acierto el lugar en que se fundó San Luis de Shuaro, sino que hicieron de él la primera autoridad y el mejor consejero en un punto tan importante, como era la zona de Chanchamayo. Esta versación –nos dice el padre Izaguirre– hizo que el mencionado padre se convirtiese en el personaje de quien se fiaban los hombres de gobierno y los peritos encargados de las obras públicas en el oriente[64].

En junio de 1887, el Gobierno le encomendó la jefatura de una expedición que explorase el río Pichis; en esta ocasión le acompañaron

tres religiosos y nueve personas más, emprendiendo el viaje el 28 de julio. Producto de esta misión por las regiones del Palcazu, Pichis, Pachitea y Ucayali, es el informe dirigido desde Chanchamayo (9 de diciembre) a Aurelio Denegri, Ministro de Gobierno y Policía, dándole cuenta de sus observaciones y de la importancia de establecer la vía por Tarma, Chanchamayo, Paucartambo y el Pichis; la expedición culminó con el regreso al Cerro de la Sal el 14 de diciembre. El 30 de ese mismo mes, el Gobierno por intermedio de Denegri le expresó su agradecimiento por la labor cumplida[65].

El 21 de noviembre de 1891, el corresponsal de *El Comercio*, en misión informativa por la vía del Pichis, se constituyó en el convento de Santa Rosa de Ocopa con el propósito de entrevistar al padre Sala y conocer su opinión sobre la mencionada vía. El diálogo, importantísimo por los conceptos que encierra, fue publicado una semana después por dicho diario. Aquí una síntesis del mismo:

"P. ¿Cuántos caminos pueden unir á Lima con los ríos navegables?

R. Pueden ser 9, que son: el de Chachapoyas ó Moyobamba, el del Huallaga, el de Pozuzo, el de Huancabamba, el de Chanchamayo por el Pichis, el de Chanchamayo por el Perené, el de Paugoa por Comas y Andamarca, el de Huanta y el del Cusco. También existe otro importante que es el del Mantaro por Huancayo y Sucubamba.

P. ¿Ha visitado por tierra en sus largos viajes los caminos que unen ó que pueden unir á Lima con esos ríos?

R. He visto los tres principales por estar más cerca a la capital, cuales son: la vía del Pozuzo, la vía de Huancabamba y la vía de Pichis por Chanchamayo; también el del Perené hasta las cascadas.

P. ¿Cuáles de estas vías está más cerca de Lima?

R. De todas las anteriores, la más corta de ellas, sería la vía del Perené, embarcándose en la confluencia del Paucartambo con el Chanchamayo que está a una legua antes de San Luis de Shuaro; pero tiene un inconveniente que son las cascadas, las cuales pueden salvarse mediante un camino carretero, en cuya obra apenas se gastarían 10,000 soles, porque dichas cascadas se extienden por un espacio de cinco kilómetros.

P. ¿Crée caro el gasto de 10,000 soles en un camino de 5 kilómetros?

R. No señor; hay que tener en cuenta que ese trecho se compone de una peñolería desigual y peligrosa, y en esos trabajos extraordinarios y arriesgados más vale excederse en el cálculo que quedarse atrás.

P.. ¿La navegación del Perené puede realizarse durante todo el año?

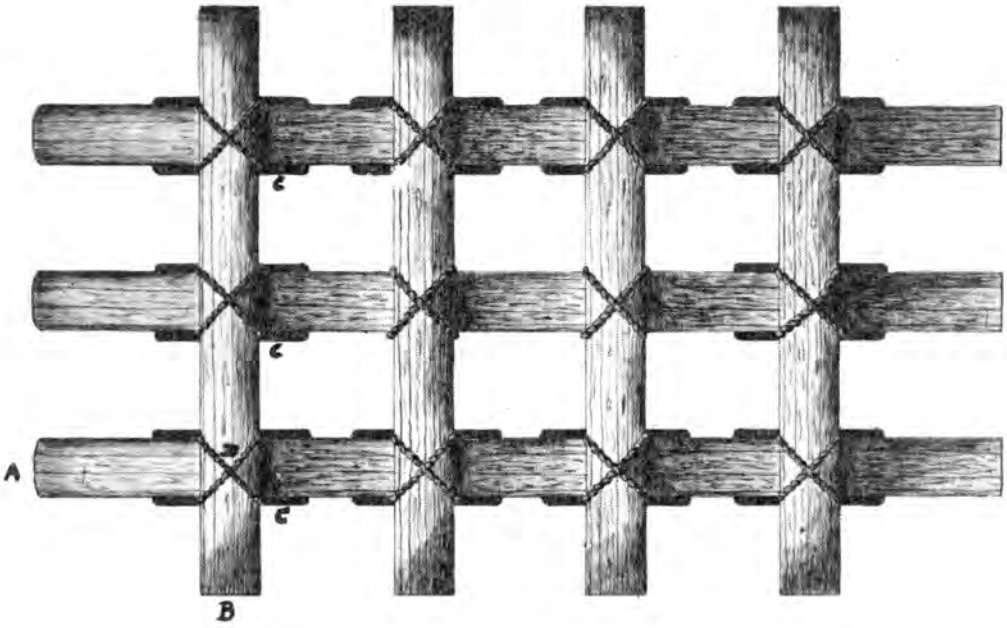
R. Sí señor; todo el año parte por el caudal de agua que es muy competente y parte también porque no tiene más que un solo brazo.
P. ¿Puede navegarse en embarcaciones de mayor calado en el Perené?
R. En tiempo de lluvias sí, pero en verano que es la mayor parte del año, no; durante ese tiempo sólo se puede navegar con embarcaciones de menor calado. Y lo que le digo a Ud. del Perené le digo también del Tambo, Pachitea, Pichis y Palcazu. Los vapores para navegar todos esos ríos deben ser construidos de un modo especial, procurando sobre todo que no calen más de un pie, que sean anchos y que no tengan la mariposa abajo sino en popa. Las ruedas de los lados las juzgo también útiles.
P. ¿En cuánto tiempo puede construirse ese camino para salvar las cascadas?
R. Esto depende del número de operarios, de la estación del año, de la calidad de la piedra y otros recursos necesarios.
P. ¿No puede su Reverencia hacer un cálculo aproximado?
R. Según la configuración del terreno que yo mismo he observado cuando fui con la comisión inglesa, me parece que cien hombres podrían abrir ese trayecto en el espacio de cien días útiles.
P. ¿Crée su Reverencia que de esta manera quedaría resuelto de un modo satisfactorio, el problema de la comunicación de Lima con el Atlántico por la vía fluvial?
R. Como nó; la única diferencia consiste en que yendo por el Pichis una vez embarcados en el puerto de Tucker, no tendríamos que bajar más a tierra y embarcarnos en el puerto del Perené; tendríamos que apearnos en las cascadas caminando á pié ó á caballo una legua poco más ó menos, y también convendrá que existan dos líneas de vapores una de Iquitos á las cascadas y otra de las cascadas al puerto de la confluencia de Chanchamayo y el Paucartambo.
P. Diciéndome su Reverencia que la vía del Perené es la más corta, ¿cuánto tiempo se emplearía para llegar de Lima al Pará?
R. Estando los caminos como están ahora y quitadas las cascadas, teniendo un vapor aparente para estos ríos y con una fuerza media, parece que podríamos llegar muy bien en doce días; pero si el ferrocarril llegase hasta el puerto sin interrupción, cosa que es tan fácil de realizar, entonces en sólo diez días se haría el viaje; porque distando Lima del puerto 62 leguas, cualquier ferrocarril por poco que camine, parece que puede hacerlas muy bien en dos días sobre todo siendo la mitad del camino de bajada.

P. ¿Su Reverencia ha navegado en el Ucayali y el Pachitea?
R. Muchas veces
P. ¿Cuánto tiempo calcula se Reverencia que se gastaría para llegar al Pará por la vía del Pichis y saliendo de Lima?
R. Estando el camino como está ahora, lo mismo que por el Perené; pero si el ferrocarril llegase algún día al puerto de Tucker, entonces se cortarían dos días más, y por lo tanto se podría llegar en 8 días.
P. ¿Crée su Reverencia que el camino al Pichis hecho últimamente podría servir para el tráfico que demandaría la comunicación con el puerto?
R. De ninguna manera
P. ¿Por qué Reverendo Padre?
R. Porque debiendo servir este camino no solamente para los hombres, sino también, y sobre todo, para bestias de carga, es imposible del modo como se encuentra ahora que pueda durar más de seis meses. Aún digo más: sino viene prontamente la inmigración y se coloca á cada 5 cuadras un colono que cuide el camino, dentro de 6 meses no podrá pasar por él persona alguna, por la mucha vegetación, derrumbe y palos caídos, prescindiendo del barro é innumerables puentecitos que ya lo hacen actualmente intransitable como Ud. mismo lo ha visto.
P. ¿Cuál es mejor modo de viajar por la montaña, por tierra o por agua?
R. Todo el que tenga algún conocimiento de nuestras montañas le dirá á V. que es preferible viajar por agua aunque sea preciso hacer un rodeo ó el viaje más largo. La razón de esto es porque en los viajes por tierra además de ser mucho el consumo y el trabajo, por lo común no se encuentra tanta provisión de comida ni hospedaje; lo cual no sucede en los ríos á cuyas orillas siempre se encuentran algunas casas, personas y provisiones, además de la abundantísima pesca y aun la misma caza".

En octubre de 1896 el Presidente Nicolás de Piérola, amigo y admirador de la orden franciscana y de su obra misional, deseando tener un conocimiento exacto y minucioso de la región del Gran Pajonal, encomendó al padre Sala –según propio testimonio– explorar la zona comprendida entre los ríos Pichis, Pachitea, Alto Ucayali, Tambo, Perené y toda la vasta región del Pajonal[66]. Por resolución de 14 de octubre se autorizó al Ministerio de Fomento poner a disposición del padre Sala la suma de mil soles para gastos de la exploración. Salió de Lima el 17 de octubre con rumbo a Tarma; el 12 de noviembre lo hizo

PLANO DE UNA BALSA CON FLOTADORES DE JEBE, ELABORADO POR EL CORONEL ERNESTO LA COMBE: IQUITOS 1905

Nº 1 VISTA VERTICAL



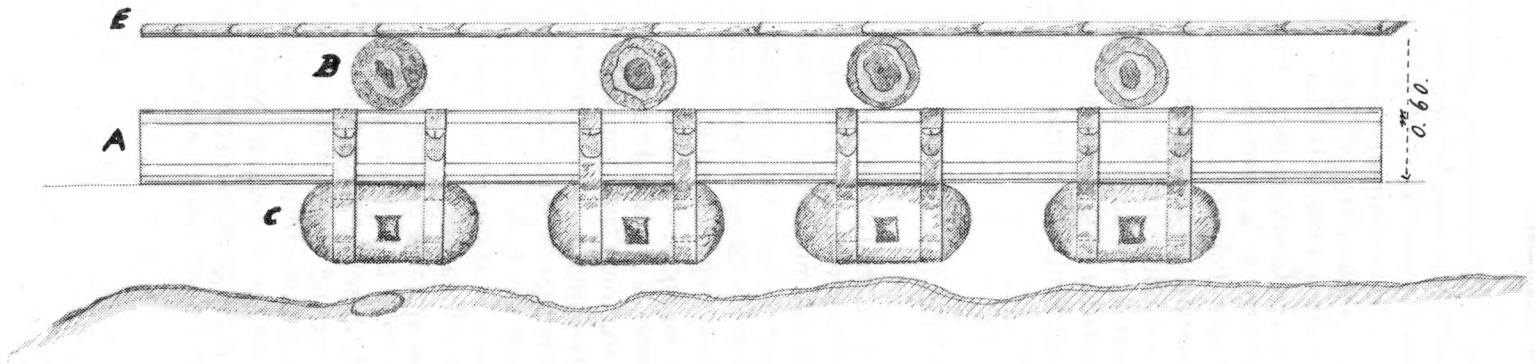
A. Palos de balsas que descansan sobre las boyas de jebe
B. Palos de balsas transversales que descansan sobre las anteriores
C. Boyas de jebe
D. Amarras de bejuco para unir los palos de balsas

Escala $\frac{1}{25}$

Plano de una balsa... N.1.

Nº 2 VISTA LATERAL

CAPACIDAD 2,500 Kgms.



E. Cañas formando el piso de la balsa.

Escala $\frac{1}{25}$

Plano de una balsa... N. 2.

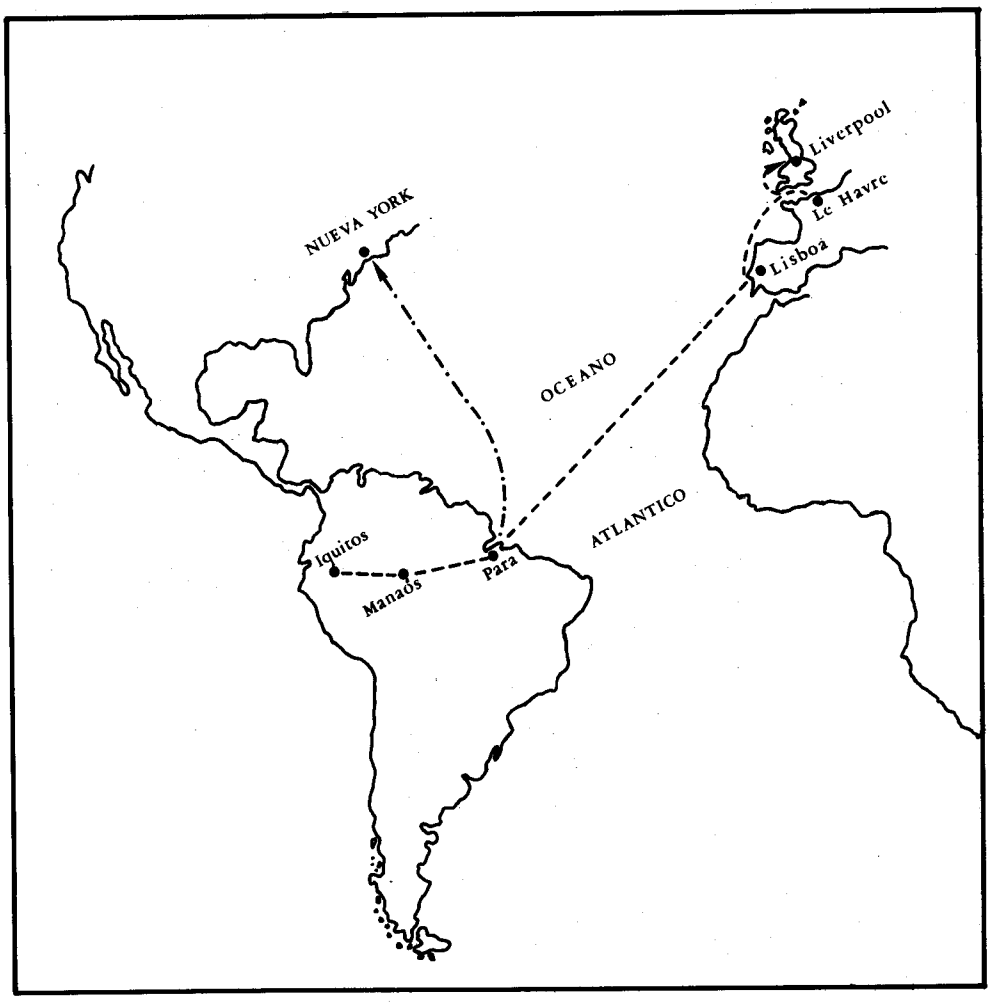
de San Luis de Shuaro, llevando como compañeros al R.P. Juan Aguirre y a los señores Tiburcio Tasa, Visitación Vega, Mateo y Valerio Rodríguez, Enrique Kinchuya, Vicente Ramón (chino) y a un buen número de chunchos "que voluntariamente se ofrecieron". La expedición concluyó el 28 de marzo de 1897 y por resolución de 22 de mayo el Gobierno reconoció y agradeció la labor cumplida, autorizándose la publicación del estudio. Gracias a esta expedición, quedaron despejadas varias interrogantes: 1° la extensión relativamente pequeña y las características del Gran Pajonal; 2° el número y la disposición de los campas que lo habitaban y 3° las probabilidades de éxito al emprender un franco movimiento de penetración.

El padre Sala murió en Ocopa, siendo guardián, el 16 de julio de 1898. Fue socio fundador de la Sociedad Geográfica de Lima y miembro conspicuo de diferentes organizaciones culturales tanto del país como del extranjero.

LA JUNTA DE VIAS FLUVIALES Y SU INTERES POR EL ORIENTE

Por decreto de 22 de abril de 1901 y bajo el auspicio directo e inmediato del entonces Presidente de la República Eduardo López de Romaña, se constituyó la Junta de Vías Fluviales con el personal siguiente: doctores Eleodoro Romero (que la presidía) y José Pardo; ingeniero José Balta; capitán de navío Federico Rincón y coronel Ernesto La Combe[67]. Entre otras –según lo establecido en el decreto de su creación– se le confirió las siguientes atribuciones: proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores el envío de expediciones a la región oriental, los medios de protección a las empresas industriales allí radicadas y las disposiciones de administración que conviniera en esos territorios; organizar y despachar las expediciones aprobadas por dicho Ministerio; cuidar por la ejecución de los medios que a solicitud de la Junta resuelva el gobierno y constituir con este objeto comisiones especiales en determinados lugares.

Indudablemente, durante los dos períodos de su corta existencia (1901-1903 y 1903-1904) la junta continuó en forma brillante, aunque con un criterio más científico y sistemático, las exploraciones y estudios geográficos que individualmente o por encargo del Estado, se realizaron en los años anteriores en diversos puntos de nuestra Amazonía, principalmente en la hoya del Madre de Dios. A ella se debió, de modo especial, el progreso que a comienzos de siglo alcanzó la geografía del Oriente[68]. Por otro lado, cabe subrayar que con la formación



Rutas de la
Iquitos Booth S.S. Company.

de esta Junta se reinició, por parte de nuestros marinos, la exploración de los ríos de la cuenca amazónica; en este sentido, la labor de los jefes y oficiales como Manuel Melitón Carvajal, Juan Manuel Ontaneda, Enrique Espinar, Pedro A. Buenaño, Eduardo Raygada, Germán Stiglich, José María Olivera, Oscar Mavila y muchos otros, fue realmente extraordinaria y digna de encomio[69].

Las principales expediciones al oriente que organizó la Junta fueron:

- Al istmo de Fitzcarrald (expedición La Combe)
- Al Tambopata y Madre de Dios (expedición Villalta)
- Al Bajo Inambari (expedición Cipriani)
- A las zonas de los ríos Pachitea, Alto Ucayali, Mishagua e istmo de Fitzcarrald (al mando del alférez de fragata Germán Stiglich)[70].

Las dos primeras debían confluir, aunque por vías distintas, en un punto navegable a vapor en el río Tambopata; la de Villalta bajaría de Puno al Madre de Dios a través de las difíciles sendas de la provincia de Sandia, mientras que la del coronel La Combe lo haría por el istmo de Fitzcarrald. En su conjunto, las cuatro expediciones revistieron enorme importancia y ofrecieron, desde su propia perspectiva, significativos aportes para el estudio y conocimiento de las regiones exploradas. Veamos ligeramente algunos datos que nos permitan conocer sus aportes y desenvolvimiento.

La primera expedición que organizó la Junta fue la que tuvo por jefe al coronel La Combe, asesorado por el alférez de fragata José M. Olivera e integrada entre otros por el secretario-contador Fidel Zapatel, el ingeniero Juan M. Torres, el dibujante Camilo Vallejos, el contramaestre Augusto Lucero, el fotógrafo Carlos Zagaceta y el médico Luis Pesce. Debía explorar los ríos Ucayali, Urubamba, Mishagua, Serjalí, Caspajalí, Manu, Madre de Dios y Tambopata, incluyendo el istmo de Fitzcarrald.

Partió la comisión de Lima en los últimos días del mes de julio de 1901 y se dirigió a Iquitos por la vía central, llegando a ese puerto el 20 de setiembre del mismo año; entonces se encontraba como prefecto de Loreto Pedro Portillo. El 14 de diciembre –nos dice Carlos Larraburre– salieron de Iquitos a bordo de las lanchas *Urubamba* (al mando del oficial Olivera) y *Manu*; remontaron el Amazonas, el Ucayali y el Urubamba, penetraron al Mishagua, surcaron este río y el Serjalí hasta el puerto occidental del istmo de Fitzcarrald y lo atravesaron después de haber hecho un examen minucioso de él, estudiando el trazo de un nuevo camino y fijada la posición geodésica de sus puntos extremos, bajaron en seguida los ríos Caspajalí y Manu y penetraron

al Madre de Dios. Este último río lo navegaron por varios días, llegando después al Tambopata, que lo surcaron por primera vez, hasta la desembocadura de su afluente izquierdo el Vacamayo. De allí emprendieron viaje de retorno a Lima por la vía de Sandia[71].

Naturalmente, fueron varios y enormes los contratiempos que tuvo que vencer la expedición. El más grave fue, sin duda, la pérdida de la lancha *Manu* en la que iban los instrumentos científicos; pérdida que originó gran tropiezo en el plan trazado y a consecuencia de la cual hubo necesidad de reducir la amplitud de las observaciones y estudios.

El informe de La Combe, presentado al Presidente de la Junta de Vías Fluviales en noviembre de 1903, comprende seis capítulos y constituye un documento sobrio, nutrido de interesantes y valiosas informaciones sobre la región recorrida. Sus resultados prácticos sobre el istmo –dice Carlos Larraburre– pueden sintetizarse en las siguientes conclusiones:

1° Estudio de un nuevo trazo de camino por el varadero Fitzcarrald, que acorta la distancia de la trocha construida por el explorador ancashino, evitando un gran número de subidas y bajadas.

2° Comprobación de ser fácil la navegabilidad de los ríos Caspajalí, Manu y Madre de Dios en el trayecto recorrido.

3° Conocimiento de que mejorando las actuales condiciones del varadero aumentaría de modo notable el tráfico por él.

4° Nuevas e importantes noticias sobre la orografía de esa parte de nuestro territorio.

5° Primer levantamiento de los planos de los ríos Mishagua, Serjalí y Caspajalí con indicación en cada uno de ellos de las alturas sobre el nivel del mar, cota de las márgenes, distancias kilométricas, puntos en que existen fuertes correntadas u obstáculos para la navegación.

6° Determinación por medio de coordenadas de las posiciones geográficas de los puntos más importantes recorridos por la comisión.

Por su parte el botánico encargado de los estudios meteorológicos de la expedición, Luis Pesce presentó al presidente de la Junta un informe con fecha 25 de mayo de 1903. En él presenta útiles referencias sobre la agricultura, ganadería, manufacturas, clima y una exposición detallada sobre los preceptos higiénicos y terapéuticos de necesaria observancia para los viajeros y moradores de aquella zona.

En cuanto a la otra expedición, la de Juan S. Villalta se le señaló un doble carácter: de exploración y de avanzada militar; actuó como misión exploradora estudiando el régimen hidrográfico del Madre de Dios y sus afluentes, así como las vías de acceso a estos ríos; como expedición militar estableció la Comisaría del Madre de Dios, afirman-

do con ello la soberanía peruana de aquella región[72]. Además de Villalta, integraron la comisión el ingeniero Fernando Carvajal, el alférez de fragata Germán Stiglich, el mayor de artillería Aurelio Rincón, el médico Miguel C. Marticorena y los señores Ernesto Hartman y Carlos Martínez.

La expedición salió de Lima el 3 de febrero de 1902 y siguió el itinerario siguiente: Sandia; río Isilluma, afluente derecho del Huari-Huari; tambo Chunchusmayo; río del mismo nombre; *divortia aquarum* de las hoyas del Inambari y Tambopata; río Santa Ana, afluente izquierdo del Rosario; río Kruger, afluente derecho del Vacamayo; río Vacamayo hasta su desembocadura, donde fundaron en su margen izquierda puerto Markham. Estando los exploradores en este lugar, el 17 de marzo llegó, pero no por tierra sino habiendo navegado el Tambopata de surcada, la expedición comandada por La Combe; el encuentro –según testimonio propio del coronel– fue celebrado "con un estruendoso *¡Viva el Perú!*", al tiempo que se hacía flamear por primera vez el bicolor nacional.

En vista que el término de su expedición debía tener lugar en la desembocadura del río Madre de Dios, el 2 de junio salió Villalta de puerto Markham, bajó el río Tambopata y fundó en la orilla izquierda de la boca de ese río Puerto Maldonado, en homenaje al explorador Faustino Maldonado. De esta manera culminaba la misión encomendada.

La tercera expedición organizada por la Junta de Vías Fluviales tuvo por objeto estudiar el Bajo Inambari, donde existían importantes empresas gomeras (una de ellas –según Basadre– tenía como gerente a Juan Pardo y Barreda). La responsabilidad de la expedición recayó en la persona del ingeniero César A. Cipriani quien, al lado de Germán Voto Bernales, realizó un valioso e interesante estudio de la zona. El Inambari no había sido atravesado antes en todo su recorrido.

Finalmente, la cuarta expedición, encomendada el 9 de enero de 1903 al distinguido oficial de marina Germán Stiglich, tuvo su radio de acción en la zona de los ríos Pachitea, Alto Ucayali, Mishagua e istmo de Fitzcarrald. El informe presentado por Stiglich el 23 de agosto de 1904, describe detalladamente la experiencia vivida por los expedicionarios en esos lugares.

Sintetizando la labor y los aportes de la junta, podemos concluir manifestando lo siguiente:

1° Estableció con caracteres de absoluta veracidad, ser fácil, libre de grandes riesgos y económico el tráfico comercial por la vía Fitzcarrald y ser por consiguiente factible el establecimiento de un activo inter-



PEDRO A. BUENAÑO
Destacado miembro de la marina de guerra.
Su labor en la región selvática es digna
de encomio, lo mismo que su actividad en la
institución naval.

cambio de productos entre las ricas hoyas del Ucayali y Madre de Dios.

2° Además de información de carácter comercial, aportó datos sumamente valiosos de índole geográfico, industrial, estratégico, cartográfico, hidrográfico, etc.

3° Sus exploradores fueron los primeros que demostraron la situación exacta del río Madre de Dios en su curso alto y medio y los afluentes que recibe, dando a conocer la flora, fauna y accidentes geográficos.

4° El Bajo Inambari, el Tambopata y muchos otros ríos quedaron científicamente estudiados.

Sin embargo –recuerda Basadre– intereses particulares opuestos a las conclusiones científicas de la Junta auspiciaron la apertura de caminos que, partiendo de diversos puntos del ferrocarril de Mollendo al Cusco, debían ir a las vertientes meridionales del Madre de Dios. La Junta propició el comercio por el Madre de Dios, el Manu, el Ucayali y el Amazonas, mediante embarcaciones que no llegaron a ser utilizadas.

LAS EXPLORACIONES DE JORGE VON HASSEL

La actividad de este ingeniero en la selva fue, desde todo punto de vista, proficua e interesante, destacando sus notables estudios sobre diversos aspectos de la región. Como explorador fue un infatigable viajero recorriendo el departamento de Loreto y otros lugares de nuestra Amazonía.

Entre sus expediciones más importantes –nos dice el varias veces mencionado Carlos Larraburre– destacan las siguientes: en 1896 al río Tapiche, afluente derecho del Bajo Ucayali; en 1897 a los ríos Nanay e Itaya hasta sus cabeceras; el mismo año al río Yavarí y el Gálvez afluente izquierdo de aquel; en 1898 a la isla Puinagua en el Ucayali; en 1900 al río Blanco afluente del Tapiche, los varaderos que comunican esta hoya fluvial con la del Yavarí y los ríos Puinagua, Tamaya y Pachitea, afluentes del Bajo Ucayali los dos primeros y confluente del Alto Ucayali el tercero; en 1901 al pongo de Manseriche y los ríos Nieva, Imasa y Alto Marañón; en 1902 a los ríos Ampiyacu, Sabaloyacu, Supai, Putumayo y Cotuhé, situados todos en la parte septentrional de los valles del Amazonas; el mismo año al Alto y Bajo Ucayali; en 1903 a los ríos Napo, Curaray, Aguarico, Tigre, Tamaya, Putaya y Alto Yurúa; en 1904 a los varaderos que comunican las hoyas fluviales del Ucayali con el Purús, los ríos Urubamba y Mishagua y el istmo de Fitzcarrald[73].

Algunas de estas expediciones las realizó acompañado de oficiales de marina y otras cumpliendo el encargo de la Junta de Vías Fluviales; en uno u otro caso, sus informes siempre suministraron datos de primerísima utilidad tanto para la ciencia geográfica, como para la arqueología y etnografía regionales. Asimismo, sus mapas y planos hidrográficos de las diferentes zonas y ríos recorridos constituyen piezas de marcado valor en la cartografía de entonces. Entre los principales –nos dice Raúl Porras– tenemos: *Planos de la región comprendida entre el Pongo de Manseriche y Paita* (1902); *Croquis hidrográfico de los ríos Alto Ucayali y Urubamba* (1902); *Croquis del río Tamaya y del varadero del Yurúa* (1902); *Carta hidrográfica del Norte y Oriente del Perú (ampliado y rectificado por la Sociedad Geográfica de Lima* (1903); *Croquis de la sección comprendida entre la desembocadura del Manu y Tambopata, del río Madre de Dios* (1903); *Estudios sobre el Oriente Peruano* (1903); *Plano del Istmo Tamaya-Yurúa* (1903); *Croquis del río Alto Madre de Dios* (1904); *Croquis de los ríos Pilcopata, Paucartambo y Yavero* (1904); *Croquis de la región Madre de Dios, Manu, Paucartambo y Ucayali* (1904); *Croquis del río Manu* (1904); *Perfil de los Andes y de la cuenca del Madre de Dios y el Amazonas* (1904); *Plano del Istmo de Fitzcarrald* (1904), *etc.*

Mención especial merece la expedición de 1904 a los sitios señalados (región del Alto Madre de Dios) y cuyo aporte –de acuerdo a su propio testimonio– puede sintetizarse así:

1° Comprobación de que el Alto Madre de Dios que se forma en los ríos Piñi-Piñi y Pilcopata es idéntico con el llamado río Condeja o Paucartambo y no el río Chilive como se suponía.

2° Constatación de que el río Pilcomayo, Pilcopata, Paucartambo o Yavero desemboca en el Urubamba.

3° Verificación de la existencia de caminos y cultivos incaicos hasta las cabeceras del Manu, aproximadamente.

4° La recopilación de un valioso material geográfico, etnográfico, botánico, hidrográfico, geológico y mineralógico de esta importante región.

5° La convicción de unir la región del Madre de Dios con el resto de la República y desarrollar una vía propicia al comercio y tráfico internacional.

LA FUNDACION DE LA SOCIEDAD GEOGRAFICA DE LORETO

La acción de la Junta de Vías Fluviales no sólo fue la de organizar expediciones o exploraciones, sino también la de promover en la re-

gión oriental centros de estudios geográficos. Bajo esta inquietud y merced a la labor tesonera e infatigable de Pedro Portillo, el 29 de agosto de 1902 se fundó la Sociedad Geográfica de Loreto, correspondiente de la de Lima. Su creación –según el acta de fundación– respondía fundamentalmente a dos motivaciones:
1° Al rango político de Iquitos y de Loreto en general, a la abundancia de riquezas que encierra a las industrias y comercio que alimenta, a su facilidad de comunicación con cuatro repúblicas vecinas. Europa y América del Norte; y 2° a la necesidad de fomentar y promover estas realidades tanto en el país como en el extranjero. La Sociedad tendría la misma organización, fines, estatutos y reglamento que la de Lima, en cuanto "sean adaptables a las especialísimas condiciones del departamento". En su discurso de inauguración, el secretario de la Sociedad, doctor Genaro Herrera, expresó: "La Sociedad servirá para dar a conocer mejor esta zona, rectificar muchos errores, determinar las coordenadas geográficas de sus principales lugares, conocer las condiciones meteorológicas y climáticas, así como su etnografía, geología, antropología, arqueología, agricultura, caza, pesca, comercio, industria, extensión navegable de sus principales ríos y lagos, plantas medicinales y maderas de construcción; a la vez que ser oficina obligada de informaciones útiles sobre la vida de Loreto, y más que todo, procurar la perfecta delimitación de su vasto territorio".

Formaron parte de la primera Junta Directiva connotados oficiales tanto del Ejército como de la Armada y hombres vinculados a la selva. Sus miembros fueron:

Presidente Honorario	: Coronel Pedro Portillo
Presidente Efectivo	: Capitán de navío Enrique Espinar
Vicepresidente	: Benito E. Lores
Secretario	: Genaro E. Herrera
Tesorero	: Capitán de navío Eduardo Raygada
Vocales	: Claudio Osambela, Jorge von Hassel y Pablo Villanueva.

La Sociedad auspició diversas investigaciones, entre las que sobresale el notable estudio de von Hassel sobre *La industria gomera en el Perú*, publicado en 1904.

LA LABOR DE LA COMISION HIDROGRAFICA

Teniendo en cuenta –decía el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1903– que los mapas de la República presentan notables inexactitudes por no haberse practicado en el país trabajos geodésicos

precisos y siendo necesario, por otro lado, rectificar por medio de observaciones astronómicas la posición geográfica de las ciudades y de algunos importantes puntos del territorio y considerando, además, la existencia de una gran extensión completamente inexplorada (principalmente en zonas de frontera) el gobierno de López de Romaña creó con fecha 20 de junio de ese año la Comisión Hidrográfica que se ocuparía de estos estudios. Según esta disposición, el personal de la comisión se compondría de oficiales del cuerpo general de la Armada y dependería directamente del Ministerio de Guerra y Marina. Por resolución de 1° de julio del mismo año, se dispuso que el Jefe de la Sección de Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores se constituyese como miembro de la comisión.

La comisión orientó su actividad, fundamentalmente, a la costa y a los ríos de la cuenca amazónica. En 1904, bajo la presidencia del contralmirante Manuel Melitón Carvajal, se encargó a Europa los instrumentos indispensables para las operaciones geodésicas al mismo tiempo que, a bordo del *Constitución*, se practicaron sondeos en la costa norte y rectificaciones por medio de observaciones astronómicas de la posición de sus puntos principales. Esta misión estuvo jefaturada por el propio Carvajal y efectuó las siguientes operaciones:

Chimbote:

Rectificación de las coordenadas geográficas del puerto

Determinación de la altura de la marea y el nivel medio de la isla Blanca.

Levantamiento del plano de la parte norte de la bahía

Sondeos en la bahía desde la boca grande del puerto hasta la boca chica.

Supe:

Determinación de las coordenadas geográficas del puerto

Sondajes en toda la bahía

Determinación de la altura de la marea y el nivel medio en la extremidad del muelle.

Croquis de la bahía.

Callao:

Sondajes de la bahía y del Boquerón

Determinación de la altura de la marea y el nivel medio de la Dársena.

La misión destacada a los departamentos del Sur a órdenes del capitán de navío Juan Manuel Ontaneda e integrada por los oficiales Juan M. Garabito, Julio Carvajal y Manuel S. Sotil, determinó las coordenadas geográficas de Puno, Cusco, Juliaca y Sicuani y especificó las alturas barométricas de esos lugares. Constituida dicha misión en Arequipa y tomando como base la posición de esa ciudad, se logró el consentimiento del jefe de la oficina de telégrafos del Sur para el uso de las líneas de su dependencia, dando comienzo a su labor. Para mejor comodidad y para asegurar el éxito de sus acciones, la misión se subdividió en dos facciones: la primera compuesta por Ontaneda y Garabito se quedó en Arequipa y la segunda formada por Carvajal y Sotil viajó a Juliaca, con el objeto de determinar directamente este punto, para enseguida determinar el de Puno y después los de Sicuani y Cusco.

En 1906 la Comisión HIdrográfica llevó a cabo los siguientes trabajos:

Mollendo:

Rectificación de las coordenadas geográficas del puerto, valiéndose del telégrafo que lo unía con Arequipa, para determinar su diferencia en longitud y de las observaciones de alturas meridianas de las estrellas para la fijación de su latitud.

Pisco:

Rectificación de las coordenadas geográficas del puerto, refiriendo longitud a la de Lima por medio del telégrafo.

Isla San Gallán:

Rectificación de las coordenadas geográficas

San Juan, Caleta, Chira y Chala:

Rectificación de las coordenadas geográficas

Ilo:

Rectificación de las coordenadas geográficas, levantamiento del plano del puerto, estudio de las mareas y sondajes.

Además de estos trabajos, se hizo un reconocimiento local en San Gallán, islas de Chincha, punta de San Juan y punta de Coles, teniendo en mira la implantación de faros.

LAS MISIONES EXTRANJERAS Y SU INTERES POR EL ESTUDIO DE LA SELVA

Aunque no muy numerosas, las expediciones que llegaron al país para estudiar nuestro territorio y principalmente la selva, significaron un valioso aporte para el mejor conocimiento de aquellas zonas objeto de estudio; para el cumplimiento de sus propósitos, varias de ellas contaron con el apoyo gubernamental peruano y con la decidida colaboración de personal de nuestra marina. Cabe también señalar que algunas cumplieron su misión por encargo de instituciones científicas gremiales de su país de origen y otras por iniciativa del mismo explorador. Veamos.

Al poco tiempo de la salida de las fuerzas chilenas, llegó al Perú el viajero Olivier Ordinaire para atravesar la zona comprendida entre el Callao y el Pará con el doble propósito de "obtener datos geográficos y hacer estudios comerciales". Recorrió, siguiendo el curso de muchos de sus ríos, la hoya amazónica, estudiando las producciones particulares de sus valles y las ventajas que ofrecían al comercio y a la colonización. Sus impresiones fueron del todo positivas, afirmando que al Amazonas peruano debía considerársele desde tres puntos de vista: 1° como salida y zona de producción; 2°como objeto de una línea de comunicación y 3° como zona propicia para la colonización. Finalmente recomendaba a los comerciantes e industriales de su país "formar sindicatos con la finalidad de enviar al Amazonas no sólo viajeros encargados de colocar sus mercaderías, sino también químicos que tuvieran por misión estudiar sus productos naturales"[74].

En 1887, el coronel brasileño Labre realizó una expedición por la región del Purús y Madera; acontecimiento que después sería largamente comentado por Guillaume en su informe publicado en el *Boletín de la Real Sociedad Geográfica de Londres* (agosto de 1889) y reproducido por *El Comercio* en su edición del 21 de setiembre del mismo año.

Por esta época (julio de 1889) recorrió la zona de San Luis de Shuaro y sus alrededores, de paso al Brasil por el Amazonas, un Ministro ruso acompañado del explorador peruano Carlos Fry; ambos personajes recibieron en Quillasú el consejo y apoyo del padre Gabriel Sala.

Con fecha 25 de mayo de 1892, el cónsul del Perú en Southampton, A. Guillaume, se dirigió a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores manifestándole lo siguiente: "Tengo la honra de informar a Us. que entre los pasajeros que se embarcaron a bordo del *Pará*, que salió el 27 del último mes, fueron los distinguidos viajeros ingleses señores A.E. Pratt y T.M. Teed, quienes tienen la intención de dedicarse a hacer ex-

ploraciones en las altas aguas del río Amazonas y las faldas orientales de los Andes, fijando su residencia en esos puntos por tres años, para pasar después al Pacífico. El señor Pratt es bien conocido por sus intrépidos viajes en los confines de China. La Sociedad Real de Geografía le ha concedido la suma de £ 100, y el uso de instrumentos científicos; y a su regreso se espera un informe fidedigno de aquellas regiones..."[75].

Al año siguiente, el ingeniero y geógrafo francés Müller remontó 122 millas del río Madre de Dios y fijó el curso general del río conocido posteriormente con el nombre de Heath. Tiempo después, el valiente y abnegado Müller fue asesinado por los salvajes.

A fines del siglo pasado, el francés M. Viellerobe, por encargo de un sindicato de su país, estudió las vías que conducían al Madre de Dios y con ese objeto recorrió el istmo de Fitzcarrald, entró al Inambari por su desembocadura y estudió en seguida los pasos al Acre. Viellerobe fue autor de un *Mapa del Perú*; murió en Manaos de fiebre amarilla.

En febrero de 1904, llegó a Lima el célebre paleontólogo noruego barón Erland Nordenskjöld con el encargo de varios centros científicos de Suecia, para hacer investigaciones en los territorios del Madre de Dios y Beni; lo acompañaban el doctor Nils Holmgren, miembro del Instituto Geológico de Estocolmo y el señor Didrik de Bildt, oficial de la guardia de S.M. el rey Oscar. Previa una corta permanencia en la capital –nos dice Carlos Larraburre– la expedición partió al puerto de Mollendo para de allí seguir a los territorios cuyo estudio compartió con sus compañeros en esta forma: a Holmgren encargó las investigaciones zoológicas, a Bildt las etnográficas y para sí tomó los trabajos de paleontología, etnología y arqueología. En vez de dirigirse al Tambopata por la provincia de Sandia, se tomó la ruta de Bolivia, entrando por el Mapiri y los pueblos de Atén, Santa Cruz y Buturo. Pocas expediciones como la de Nordenskjöld –concluye Larraburre– han proporcionado a la ciencia caudal tan interesante de datos sobre las tribus del Tambopata e Inambari.

En los primeros meses de 1906, llegaron a Lima los exploradores suecos Gustavo Forcelius, Curt Shentrom y Sven Ericson, por encargo de un sindicato de capitalistas de su país, con el propósito de hacer estudios geográficos y económicos y visitar igualmente los gomales más importantes de la región fluvial amazónica. El gobierno peruano –nos dice el citado Larraburre– encargó a estos exploradores que extendiesen sus estudios hasta el Aguaitía y reconociesen, asimismo, la cadena divisoria que separa aquel afluente del Alto Ucayali, del Tulumayo afluente del Huallaga, a fin de determinar la existencia de



AUGUSTO LOAYZA
De meritoria
actuación en la amazonía

algún cuello o depresión que permitiese, sin notable dificultad y gasto, el paso de una línea férrea.

Acompañados los citados exploradores por el ingeniero Juan M. Torres, salieron de Lima en el mes de marzo y siguiendo por La Oroya, Cerro de Pasco, Huánuco y Tingo María bajaron el Huallaga hasta la desembocadura del Tulumayo, surcaron este río hasta el punto terminal de su navegación en canoas, ascendieron después las cumbres de las cadenas que dividen las aguas del Huallaga a las del Pachitea y bajando por el Sungaru Yacu a este último río, dieron por terminada su misión.

De igual manera, la expedición se propuso estudiar la zona del Madre de Dios y al efecto marchó a Paucartambo en el Cusco. Pasando por Tres Cruces y Asunción, entró al Pilcopata que recorrió en todo su curso hasta la confluencia del Manu, siguiendo de allí a la quebrada del Chivé, término de su misión.

En 1906, por encargo de la Universidad de Harvard, llegó a Lima el científico Curtis Farabee para realizar estudios de diversa índole en diferentes puntos de la República.

B. LA PARTICIPACION DE LA ARMADA EN LA EXPLORACION Y ESTUDIO DE LA SELVA

LA ACTUACION Y EL APORTE DE DIVERSOS OFICIALES DE MARINA

Sin duda alguna, nuestra Marina, cual celosa tradición transmitida de generación en generación, siempre y en diversas formas, ha demostrado un vivo interés por el estudio y exploración del oriente; en buena cuenta, podríamos decir que la historia de éste está ligada íntimamente a la de aquella. De ahí que se pueda afirmar sin reparo alguno –como lo hiciera hace años Fernando Romero– que ninguna entidad peruana está más capacitada que la naval para hablar del pasado de la selva[76].

Efectivamente, el quehacer de la armada en esta zona está ligado a cuanto ensayo, exploración o intento de progreso se han hecho, así como a la defensa de la soberanía nacional a través de un permanente patrullaje de sus ríos e hitos fronterizos más importantes. Por otro lado, los innumerables estudios hidrográficos y cartográficos hechos por sus diferentes miembros, enriquecieron o esclarecieron en su oportunidad el conocimiento que de aquella vasta e interesante región se tenía empíricamente; obra que se hizo patente, sobre todo, durante la gestión de la célebre Junta de Vías Fluviales y a través de la múltiple

actividad de la Sociedad Geográfica de Lima[77]. Por último, cabe destacar, dentro de este mismo contexto, la infatigable acción civil desplegada por estos hombres en bien de las diversas comunidades nativas, unas veces proporcionando ayuda, otras fomentando la cultura y finalmente despertando el sentimiento patrio[78]. En su conjunto, todas estas actividades nos llevan a repetir lo que alguna vez fuera dicho con gran verdad por el comandante José Valdizán: "No obstante el abandono en que se tenía a la Marina de Guerra hacia el lado del mar, ella no vegetaba en la selva; por el contrario hacía lo indecible por realizar su obra calladamente, con proyecciones nacionales de incontrastable importancia de la patria". En este sentido, la intención del presente parágrafo es destacar la labor y el aporte de estos oficiales en la selva y no esbozar una semblanza biográfica de los mismos.

Manuel Melitón Carvajal

La acción de este alto jefe de nuestra armada en beneficio de la selva y de los estudios geográficos en general fue, antes, durante y después del período que nos corresponde tratar, realmente asombrosa y de grandes proyecciones. En lo que toca a nuestra etapa, Carvajal cumplió, desde diversos cargos y funciones, una intensa actividad cuyas manifestaciones más saltantes las podemos resumir en las siguientes:

Como Presidente de la Junta Informadora de Loreto, se le responsabilizó de la preparación de un informe circunstanciado y detallado sobre la región fluvial de ese departamento (1886); tarea que fue cumplida a entera satisfacción. Dos años más tarde, por encargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, integró con otros miembros de la Sociedad Geográfica de Lima una comisión para dar respuesta al folleto de Manuel Oropeza sobre límites con Bolivia; simultáneamente, participó en otra comisión de la misma sociedad encargada de trazar un mapa histórico de los territorios disputados por Ecuador en nuestra línea fronteriza del Norte. Estos trabajos –como lo hemos dicho al hablar de la Sociedad Geográfica– sirvieron de base para la discusión del tratado que con aquella República, pactó nuestro Plenipotenciario Arturo García. En 1889 la misma sociedad lo comisionó para rectificar algunas posiciones geográficas en el interior del país y para determinar otras con métodos más modernos; el resultado fue también altamente positivo y sugerente. En 1895 formó parte de una comisión, con miembros de la mencionada sociedad, para elaborar un proyecto de nueva demarcación territorial de la República, el que fue entregado al Gobierno a fines de 1898.

En este mismo año, asumió la Presidencia de la Sociedad Geográfica y desde allí dio impulso a una serie de trabajos e investigaciones: determinación de posiciones geográficas, exploración de la región amazónica, estudios hidrográficos, levantamientos cartográficos, mediciones astronómicas, etc. En una palabra, imprimió a dicha institución una inusitada actividad, convirtiéndola en entidad rectora de nuestra ciencia geográfica.

Fue miembro de la Comisión Especial encargada de la medición de la hora oficial universal en el Perú y como Presidente de la Comisión Hidrográfica realizó valiosos estudios sobre mareas y sondajes, sobre determinación de la latitud y longitud de algunos sitios y sobre observaciones barométricas.

Juan Manuel Ontaneda

No obstante haber permanecido –según se lee en su Hoja de Servicio– fuera del servicio oficial por casi una década (1882-1892), este marino también cumplió una destacada actividad en el estudio y exploración de la selva. A principios de 1903, ante la renuncia de Juan S. Villalta al cargo que le confiara la Junta de Vías Fluviales, fue nombrado Comisario del Madre de Dios; penetró en las montañas de Carabaya por la vía de Sangaban y el río Inambari (como lo había hecho el ingeniero Cipriani), tomando posesión de su cargo en junio de 1903. El personal con que marchó fue el siguiente: José M. Olivera (subcomisario), Ernesto Freire (amanuense), Mario Antayo (práctico), Genaro Huamaní (carpintero) y tres soldados; la expedición llegó hasta Puerto Maldonado[79]. Fruto de esta experiencia, fue su *Exposición* (1904) en que relata los actos administrativos que le tocó desempeñar y las condiciones en que se hallaba el territorio fluvial; asimismo, hace unas apreciaciones sumamente interesantes sobre los ríos Tambopata y Távara, detallando las observaciones y los cálculos astronómicos de la región visitada.

En 1905, encontrándose en el Cusco con el oficial Julio Carvajal, fueron comisionados por la Junta de Vías Fluviales para integrar otra comisión compuesta por los oficiales de Marina Olivera, Villalta, Rivero y Málaga, para explorar el Madre de Dios; los resultados fueron publicados en el folleto *Nuevas exploraciones en la Hoya del Madre de Dios* (1905).

En 1905 asumió la Presidencia de la Comisión Hidrográfica y desde esa posición orientó las siguientes acciones: se verificó la rectificación de coordenadas geográficas en Juliaca, Puno, Sicuani, Cusco, Pisco y

Mollendo; asimismo, se hizo un reconocimiento hidrográfico desde San Gallán hasta Punta de Coles, en el transporte *Chalaco*, para el proyecto nacional de colocación de faros. Se levantó también, y por primera vez, la carta completa del puerto petrolero de Lobitos en el norte.

De junio de 1906 a enero de 1907, recorrió en comisión del departamento de Madre de Dios al mando de las fuerzas enviadas para el resguardo de la frontera (con motivo de la ocupación del río Heath por tropas bolivianas). Estuvo acompañado del teniente 1° José M. Olivera y de dos marineros.

Germán Stiglich

Este marino y geógrafo chalaco cumplió una brillante y provechosa labor de exploración en la región oriental y como miembro de la Comisión de Límites con Bolivia desarrolló una vasta labor cartográfica[80]. En enero de 1903, la Junta de Vías Fluviales le encomendó la tarea de explorar el Alto y Bajo Ucayali, el Pachitea e istmo de Fitzcarrald; contó, para ello con la ayuda del siguiente personal: Juan Hidalgo (ayudante), Carlos Kruse (fotógrafo), Nicolás Tutusima y Martín Rodríguez (prácticos), Martín Astete (cocinero), Alcibíades y Calixto Piro (mitayeros). Según propio testimonio, la expedición se organizó en el Callao, saliendo en la madrugada del 9 de enero del año mencionado hacia La Oroya en ferrocarril. De este lugar se trasladó a Puerto Bermúdez, donde lo esperaba la lancha *Pizarro* comandada por el alférez de fragata Nicolás Zavala y Zavala, quien le informó del pésimo estado de su embarcación. A fines de dicho año, después de recorrer una parte del Amazonas y de estudiar detenidamente los varaderos que comunicaban las hoyas del Yurúa, Purús y Madre de Dios con la del Ucayali, ingresó por el istmo de Fitzcarrald al Madre de Dios, que lo recorrió en gran parte, surcando el Tambopata.

Con fecha 23 de agosto de 1904, Stiglich presentó su informe a la Junta de Vías Fluviales; que comprendía el estudio de los ríos Azupizú, Pichis, Pachitea, Ucayali, Amazonas, Urubamba, Mishagua, Serjalí, Pacchaja, Caspajalí, Manu, Madre de Dios, Inambari, Tambopata y Távara[81]. En este documento, Stiglich hace unas valiosas apreciaciones sobre diversos aspectos de la realidad que observa y de la experiencia que le brinda su conocimiento de la selva; al referirse por ejemplo al progreso de la hoya amazónica, sostiene que éste se hará más rápido y evidente con la "creación de puertos mayores y menores" lo que permitirá a su vez "el auge e incremento de la navegación a vapor". Para esto último, reclama la dación de leyes protectoras por parte del

Estado[82]. Demostrando un claro pragmatismo opina que la "creación de escuelas de prácticos, cartógrafos, topógrafos, constructores navales y artilleros, es tan urgente como la misma instrucción civil". Al hablar del comercio de exportación, señala que se hace por el Brasil y que el de importación por la vía de los Andes "resulta insuficiente". Refiriéndose a la forma en que están representadas las capitanías, salvo la de Iquitos, sostiene que ninguna otra constituye "un auxilio para el comercio". De igual manera, que "la ley de capitanías y el código de la Marina Militar han sido trazados para otro medio, que no es la selva". Alude también a la desorganización que se da en algunas aduanas y a la escasez de muelles en los ríos más importantes. Finalmente, recomienda que los marinos deben "dedicarse a explorar y probar la navegación de multitud de afluentes, caños, lagunas y sacaritas, no sólo con lanchas de calado diverso y en épocas determinadas, sino también con canoas, de manera que se puedan establecer las relaciones de comunicación recíprocas entre los diversos varaderos, cabeceras de los ríos y los centros comerciales y políticos".

José María Olivera

Al lado de experimentados viajeros y jefes de la armada, desde muy joven estuvo dedicado a la exploración de la selva, así como al reconocimiento y estudio de nuestras fronteras. Ascendido a alférez de fragata en enero de 1899, fue nombrado en comisión al departamento de Loreto y en agosto de 1900 se le confió el mando de la lancha *Pizarro* en la Flotilla Fluvial. Participó, en calidad de asistente principal del coronel La Combe, en la primera expedición organizada por la Junta de Vías Fluviales al istmo de Fitzcarrald (1901); por su excelente actuación y comportamiento recibió del jefe de la expedición los más encendidos elogios. En 1903, viajó con Ontaneda al Madre de Dios en condición de subcomisario, practicando importantes observaciones meteorológicas y termométricas en la zona; aprovechó para hacer un reconocimiento del río Távara, elevando a su jefe Ontaneda un interesante informe (diciembre de 1903)[83].

De la Junta de Vías Fluviales recibió el encargo de estudiar el Pilcopata y el Alto Madre de Dios y determinar las coordenadas geográficas más importantes de esos lugares. Según atestigua, organizó la expedición en Puerto Maldonado con el "contingente de útiles y víveres traídos de Lima y Arequipa y con las embarcaciones, armas, etc., que ya tenía preparados el señor comandante Ontaneda"; fue acompañado por el Mayor del Ejército Leonidas J. Cossio, quien prestó

a la expedición "importantísimos servicios en el orden administrativo y militar". La expedición –señala Romero– salió el 15 de julio y llegó al Manu el 12 de agosto, donde permaneció ocho días, después de los cuales comenzó a remontar el Alto Madre de Dios. Pasó el Pongo, Coñac, llegó al Piñipiñi (término del Pilcopata y comienzo del Madre de Dios) y alcanzó la isla que Olivera llamó "Herman Gohring", lugar al que no había llegado ninguna expedición. Permaneció en el campamento 23 días dedicándose a hacer diversos estudios. Como resultado de su exploración, Olivera presentó un valioso informe sobre la región recorrida e importantes cuadros de coordenadas geográficas de las desembocaduras de los afluentes de importancia y de los accidentes naturales remarcables, así como un plano de los ríos con las desembocaduras de los afluentes, los obstáculos para la navegación, las alturas sobre el nivel del mar, etc.[84]. Por su enorme trascendencia, reproducimos a continuación el juicio que Olivera formulara en este informe sobre el papel del oficial de marina en la selva: "Creo y juzgo oportuno manifestar la gran importancia que tiene para el oficial de marina de escuela las exploraciones científicas como las que han llevado a cabo los señores Buenaño, Numa P. León, Mavila, Nicolás Zavala, Stiglich, etc... El oficial de marina que tiene la suerte de dedicar dos o tres años de su vida subalterna al ejercicio de estas funciones gana inmensamente en la práctica de su profesión en lo que se relaciona con la astronomía, hidrografía, cartografía, etc., práctica tanto más apetecible cuanto que antes de la últimas administraciones el porvenir del oficial de marina era opaco y nada halagüeño y su misión a bordo de los buques era simplemente mecánica: de tarde en tarde un viaje máximo de 500 millas en el que, lo más profesional que efectuaba, era tomar una latitud por meridiana del sol y una longitud por alturas absolutas del mismo astro... De manera, pues, que si es conveniente que el oficial de marina conozca nuestros ríos, es verdad también que la estadía en la región fluvial no debe prolongarse por más de dos años. Por lo demás, considero conveniente que en toda exploración o expedición científica figuren oficiales de marina, ya como directores o ya como subalternos de jefes".

Enrique Espinar

Miembro activo de la Sociedad Geográfica de Lima, este marino también tuvo destacada intervención en el estudio del oriente peruano. En 1888 formó parte, como delegado de la Junta Departamental de Loreto, de la Comisión Especial de Exploración a ese departamento

presidida por el coronel Samuel Palacios y Mendiburu. Al año siguiente fue nombrado Perito Oficial de Terrenos de Montaña. El 29 de diciembre de 1893, llamado al servicio activo de la condición de indefinido en que se encontraba, fue nombrado Comandante Principal de las Milicias Navales del departamento de Loreto.

En agosto de 1897, obedeciendo una disposición del Comisionado Especial de Loreto, coronel Juan Ibarra, exploró el río Yurúa; salió de Iquitos –nos dice Fernando Romero– el 18 de setiembre a bordo de la nave *Brasil* y entró a dicho río el 15 de octubre, efectuando importantísimas observaciones astronómicas a lo largo de todo su recorrido. Levantó un plano de la zona del Yurúa comprendida entre los paralelos 3° 30' y 7° 26' de latitud sur y de la línea limítrofe con el Brasil. Regresó a Iquitos en los primeros días de enero del siguiente año[85].

Entre mayo y agosto de 1901 exploró el río Yavarí, realizando diversos trabajos geográficos y astronómicos; había zarpado de Iquitos el 1° de mayo en la lancha de guerra *Amazonas* comandada por el oficial Guillermo Krüger; el día 4 de ese mes –afirma el citado Romero– la lancha embocó el Yavarí, surcándolo durante doce días. El día 16, Espinar y los suyos se trasladaron a la lancha mercante *Eloísa*, regresando la *Amazonas* a la boca del Gálvez. Los expedicionarios continuaron avanzando, primero en canoa y posteriormente por tierra, hasta el 14 de agosto en que llegaron a la creciente del Alto Yavarí. De allí regresaron a Iquitos el 4 de octubre. Tiempo después, las experiencias vividas fueron volcadas por Espinar en un breve pero interesante informe.

En este mismo año de 1901 –según Rosendo Melo– Espinar estuvo en el Putumayo con el propósito de levantar el plano del Igara Paraná (afluente izquierdo del Putumayo) y estudiarlo detenidamente desde su unión con el Alto Putumayo hasta la bahía y cascada La Chorrera, término de la navegación a vapor. Así resultó su "Carta plana del río Igara Paraná afluente izquierdo del río Putumayo", a escala de 1 cm. por milla náutica.

Oscar Mavila

Este inteligente marino tal vez sea uno de los oficiales que en esa época demostró una mayor identificación con la amazonía, recorriéndola y estudiándola con verdadera minuciosidad.

En 1901, realizó interesantes trabajos en Puerto Carvajal y entre Balsapuerto y Yurimaguas; de igual manera, viajó a Puerto Bermúdez con la misión de establecer el servicio de correos entre dicho puerto y Vic-

Soldados chilenos en el puente Balta poco antes de abandonar el territorio patrio.





GERMAN STIGLICH.
Cumplió una brillante y provechosa labor de exploración en la región oriental y como integrante de la Comisión de Límites con Bolivia desarrolló una vasta tarea cartográfica.

toria. Aprovechó –según se lee en su parte del 20 de setiembre– para levantar los croquis del Pachitea y Pichis, y determinar coordenadas geográficas por observaciones astronómicas en Puerto Carvajal. En 1902, por encargo de la Junta de Vías Fluviales, salió de Ayacucho con el fin de explorar los ríos Tambo, Ene y Apurímac[86]. Asimismo, en este año publicó, por encargo de la Sociedad Geográfica de Lima, un excepcional y magnífico estudio sobre el departamento de Loreto[87]. Allí planteaba la imperiosa necesidad de fundar en Iquitos una escuela de grumetes, una escuela de mecánicos y fogoneros, así como aumentar los tercios navales y hacer realidad el servicio militar obligatorio de los matriculados. Igualmente, ponía en alerta sobre nuestros problemas fronterizos, subrayando la urgencia de salvaguardar nuestra soberanía. Decía: " ... el departamento de Loreto, separado del resto del territorio patrio, limita con naciones muy activas; es necesario pensar en que los países limítrofes están poblados de aventureros que pierden el sentimiento de nacionalidad, para reemplazarlo por el de lucro, y que se prestarían fácilmente a servir de instrumento a cualquier nación ambiciosa y activa. Necesitamos llevar y hacer efectiva nuestra soberanía hasta nuestros límites, y para ello son indispensables fuerzas regulares bien organizadas".

En setiembre de 1903 –nos dice Eulogio Delgado– Mavila hizo un viaje de estudio en el río Napo como comandante de la lancha de guerra nacional *Cahuapañas*, en donde iba el prefecto coronel Portillo; se levantó el plano de dicho río hasta la boca del Aguarico. En mayo de este año, había acompañado a dicha autoridad en su viaje al Yurúa. Asimismo, en este año con el comandante Pedro Buenaño trazaron un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo a las del Ucayali. En 1904, en la lancha vapor *Iquitos*, llevó a cabo la exploración detallada y científica de los ríos Tigre, Pastaza, Morona, Curaray, Apaga, Potro y Cahuapanas; levantó el plano de todos ellos, hizo observaciones astronómicas, calculó la velocidad de la contracorriente y profundidad del cauce y obtuvo informes sobre todos sus afluentes y varaderos[88].

Sus experiencias fueron planteadas en el informe que elevó al prefecto Portillo el 28 de abril de aquel año. En 1906, levantó el *Plano del río Tigre* a escala de 1:500,000.

Eduardo Raygada

Fue –como lo reconoce Porras– uno de los marinos pioneros de la selva, sobre todo, en década anterior a la guerra del 79[89]. Durante nuestra etapa, esta acción decae, destacando su actividad cartográfica

con el levantamiento de los siguientes mapas: *Croquis de los ríos Yurúa, Mirim Abujao, sus afluentes y varaderos que los separan* (1900); *Croquis del río Putumayo, remitido por el Comandante de las Milicias Navales de Loreto* (1901) *y Ruta de Yurimaguas a Balzapuerto y al puerto de Paranapuras. Rutas de los ríos Marañón a Cahuapanas* (1900). Fue Comandante de las Milicias Navales de Loreto.

Pedro A. Buenaño

Nacido en Chiclayo, prestó durante varios años valiosos servicios en el Oriente al lado de connotados e ilustres estudiosos de nuestra Amazonía, como fue por ejemplo Pedro Portillo. En junio de 1896, pasó a integrar la Sección Naval del Pichis, que se organizó con la finalidad de conducir las lanchas seccionadas por esa vía, para posteriormente armarlas en aquel río y establecer la navegación fluvial hasta el propio Iquitos; por su buen desempeño en esta misión, años más tarde le fue conferido el grado de teniente 1°. En 1900 regresó a Loreto como comandante de la lancha a vapor *Cahuapanas*.

Comandando esta lancha a vapor de guerra, salió de Iquitos en setiembre de 1901 con destino a los ríos Manaos y Putumayo, llegando a la boca de éste –según dato de Fernando Romero– el 8 de octubre. Subió hasta el Cotuhé conduciendo carga y volvió a Iquitos "trayendo una detenida relación de las horas de navegación entre puerto y puerto, las condiciones generales del río y otros datos de sumo interés"[90]. El 1° de noviembre, zarpó nuevamente en esta lancha llevando a bordo al prefecto Portillo, al capitán de navío Eduardo Raygada y a la comitiva prefectural de Loreto; esta vez hacia el Alto Marañón. En 1902 continuaba al mando de la *Cahuapanas*.

En 1904 fue nombrado jefe de la Comisión Peruano-Brasilera encargada del reconocimiento del río Alto Purús; en este mismo año levantó, con la colaboración de Mavila, los planos del río Napo. En 1905, en el marco de las negociaciones para lograr un tratado definitivo de límites con Brasil, viajó a bordo de la *Cahuapanas* con rumbo al Purús con el fin de realizar los estudios científicos del caso; con la participación del ingeniero Euclides da Cunha, levantó una carta de dicho río a escala de 1:500,000. En 1906, tomando como referencia los datos del cauchero Carlos Sharf, trazó el *Croquis completo de los ríos Bolognesi, Pardo y Tacuatimanu*.

Abraham A. de Rivero

Este guardiamarina cumplió, también con resultados positivos, va-

rias funciones en la selva. En octubre de 1903, fue comisionado por la Junta de Vías Fluviales para relevar al jefe de la guarnición militar existente en la Comisaría de Madre de Dios, mayor de artillería Aurelio Rincón. La expedición salió el 8 de noviembre de la estación de Tirapata al pueblo de San Antón. Fruto de este viaje fue la presentación de un interesante *Diario,* donde entre otras cosas sugería lo siguiente:

1° El establecimiento de una comisaría rural en el asiento minero de Santo Domingo, con el doble objeto de ejercer vigilancia en el camino cuyo tráfico por falta de autoridad cercana no presentaba garantías; y abastecer Puerto Maldonado, Puerto Candamo y demás dependencias de la Comisaría del Madre de Dios, con que se obtendrían las subsistencias tan pronto como se necesitasen y a un precio bastante bajo.

2° La entrega del camino por lo menos hasta donde se hallaba en esos momentos, pues no se contaba con una vía libre de comunicación, lo que constituía un gran y grave inconveniente para la colonización de la región[91].

Un incidente desgraciado ocurrió en este viaje. Los grumetes Francisco Cutimbo (oriundo de Pucallpa) y Manuel Zavala (natural de Lima) integrantes de la guarnición naval a órdenes de Rivero, fallecieron al naufragar la canoa donde iban en un rápido del río Távara; según lo explicó el propio Rivero, el fatal desenlace ocurrió debido al "atolondramiento o pánico que se apoderó de la tripulación a la vista de peligros a que aun no estaba acostumbrada"[92].

Numa Pompilio León

Comandó la lancha *Iquitos* que entre el 10 de agosto y el 26 de setiembre de 1901, recorrió el Pachitea en plan de reconocimiento y estudio; concluido el viaje elevó un parte describiendo sobre lo actuado. Al año siguiente, entre el 21 de julio y el 3 de agosto, viajó al río Aguarico comandando igualmente dicha lancha; elevó un breve parte. En 1905, con el propósito de establecer un tratado final deslindando los límites con el Brasil, viajó de Manaos al Yurúa a bordo de la mencionada lancha, en calidad de Jefe de la Comisión; la otra Comisión, salida del Purús en la misma fecha, fue jefaturada por el entonces capitán de corbeta Pedro A. Buenaño.

Augusto Loayza y Loayza

Formó parte, en calidad de subjefe, de la comisión encargada de realizar estudios científicos en el río Purús y de levantar el plano de dicho

río. Cumplió con satisfactorios resultados la tarea que le encomendó el Ministerio de Relaciones Exteriores en 1903, para poner a flote en el Alto Ucayali la lancha *Manu*, hundida en esa región. Igualmente y con idénticos resultados, cumplió la Comisión que le encomendara el Gobierno para explorar y levantar el plano del río Aguaitía cuyas riberas eran habitadas por los cashibos, encargo que cumplió con una lancha de cinco toneladas de desplazamiento y con sólo 7 hombres de tripulación. Le fue encomendada, además, con la cañonera *América* la defensa del río Putumayo invadido en 1906.

Roberto Suárez

En febrero de 1897, viajó conjuntamente con el ingeniero Julio Morales, de Iquitos al Pichis a bordo de la lancha *Amazonas*, cumpliendo una labor de observación y estudio.

Froilán Morales

Durante los trabajos cumplidos por la Comisión Especial de Exploración de Loreto, se le encargó junto con el ingeniero Carlos Pérez el ensanchamiento del camino de La Merced al convento de San Luis de Shuaro; en ese entonces ostentaba el grado de capitán de fragata (1888).

Nicanor Asín

Con el propósito –dice Fernando Romero– de normalizar el servicio de las embarcaciones y de arreglar el movimiento de correos que cruzaba por la Vía Central, así como para dirigir los trabajos geográficos tendientes al mejor conocimiento de dichos ríos, en 1900 se le nombró Jefe de la Flotilla de Lanchas a Vapor del departamento de Loreto. Condujo desde Lima –según el mismo Romero– las pequeñas lanchas *Pichis* y *Chivis* aderezadas en el Callao y armadas en los ríos de sus nombres por el propio Asín. En 1896 publicó un informe (fechado en Puerto Bermúdez el 17 de diciembre de 1896 y publicado por *El Comercio* el 4 de enero del año siguiente) sobre la navegación fluvial.

Augusto Pimentel

Como Secretario de la Comandancia General de Iquitos, a fines del siglo pasado, recorrió la selva durante año y medio, explorando los ríos Pichis, Pachitea, Ucayali, Amazonas, etc. y organizando la Flotilla Naval de Loreto. En 1896, siendo alférez de fragata, viajó al Pará a de-

belar la rebelión separatista iniciada en Iquitos, donde por salvar al transporte *Constitución,* como en efecto sucedió, se lesionó la pierna izquierda. Fue comandante de las lanchas *Pizarro* e *Iquitos.*

Carlos T. Barandiarán

Junto con el ingeniero Luis Wolf, fue designado por el coronel Palacios y Mendiburu en San Luis de Shuaro para viajar por una de las dos vías hacia Iquitos; pasaron al río Paucartambo, lo remontaron por la margen izquierda, hallaron el río Antas (cuyo curso siguieron hasta sus cabeceras) trasmontándolo y pasando el Cacasú para caer al Chivis, afluente del Pichis, después de cuatro días de marcha forzada por los bosques vírgenes. En este punto se reunieron con la otra parte de la comisión.

Julio Carvajal Fonseca

Como miembro de la Comisión Hidrográfica, tomó parte en la determinación de las coordenadas geográficas de algunos puntos de la Vía Central, de las ciudades de Puno, Juliaca, Sicuani, Cusco y de los puertos norteños de Chimbote y Supe bajo las inmediatas órdenes de Melitón Carvajal, al principio, y de Juan M. Ontaneda, posteriormente. También realizó operaciones de sondaje en los mencionados puertos e intervino en la identificación de puntos para la instalación de faros en el Norte del litoral. En marzo de 1905, participó activamente en la Comisión designada para la medición de un arco de meridiano terrestre en el Norte del país (Comisión del Ejército francés), recibiendo una distinción por ello. Con Ontaneda y otros oficiales de Marina exploró, por encargo de la Junta de Vías Fluviales, el Madre de Dios (1905).

Juan M. Garabito

Con Ontaneda se encargó de realizar en la ciudad de Arequipa (1905) una serie de estudios a fin de vializar la determinación de las coordenadas geográficas en varios lugares del Sur de la República.

Manuel A. Sotil

Al lado del oficial Julio Carvajal y con órdenes precisas de Ontaneda, viajó de Arequipa a Juliaca con el objeto de determinar este punto, para luego hacer lo mismo en Puno, Sicuani y Cuzco.

Enrique Gamero

A comienzos de este siglo, realizó varias exploraciones en los ríos de la hoya amazónica, recorriendo con tesón y a despecho de innúmeras penalidades las principales arterias de la región, consignando preciosas anotaciones sobre sus majestuosos cursos.

SERVICIO DE PATRULLAJE DE LOS RIOS

Paralelamente a la tarea de estudio, reconocimiento y exploración de la selva, nuestra armada cumplió con otra de igual o quizás superior significatividad: el patrullaje y vigilancia de los ríos; tarea que fue desempeñada en forma permanente y con un alto sentido de responsabilidad y celo patriótico.

Por cierto, esta tarea, que regularmente tenía la doble función de policía y vigilancia fiscal, se intensificaba cuando se producía algún atentado contra la integridad territorial, evitando así la irrupción de fuerzas enemigas en nuestro territorio. Para ello se contó casi siempre con el apoyo de las guarniciones de las diferentes comisarías ubicadas en los puntos limítrofes, y de las unidades navales pertenecientes a la Flotilla de Loreto.

Por lo general, también, esta labor de patrullaje fue encomendada a los oficiales más jóvenes. Cabe igualmente subrayar que esta actividad se intensificó en la época que Pedro Portillo ejerció la Prefectura de aquel departamento, recordándose por esos años la ardua e intensa labor desplegada por los oficiales Stiglich, Llona y Mavila, entre otros.

Merced a esta acción de patrullaje y vigilancia, el Perú en diversas oportunidades supo hacer respetar sus legítimos derechos ante las pretensiones de algunos de nuestros países vecinos o, sencillamente, ante los reiterados intentos de invasión territorial.

LA PRESENCIA DE LA MARINA DE GUERRA EN LAS TAREAS DE FIJACION DE LIMITES

Sin duda alguna –como refiere Raúl Porras– la etapa final del siglo XIX presenta como característica principal el interés predominante concedido a la dilucidación de nuestras fronteras. Es la época de la discusión de los problemas geográficos creados por el Tratado de Ancón, del arbitraje o los arreglos directos con el Brasil, Colombia, Ecuador y Bolivia y la presentación de los grandes alegatos de prueba de los derechos territoriales del Perú, como el Alegato Osma-Cornejo

en la cuestión de límites con el Ecuador, el Alegato Maúrtua y Ulloa en la de Bolivia, y los Alegatos Porras en la de Chile[93].

Precisamente, la fijación de límites fue otra actividad en la que los jefes y oficiales de nuestra marina destacaron notoriamente. Bajo los auspicios del Gobierno o de la Sociedad Geográfica de Lima –nos dice Manuel Vegas– los marinos cumplieron múltiples y meritorias tareas en los diferentes puntos limítrofes del país. Expediciones organizadas ex profeso siempre contaron con el consejo o la presencia de algunos de ellos.

LA FLOTILLA FLUVIAL DE LORETO Y LA ACCION DE LA ARMADA

No obstante los limitados recursos fiscales, fue preocupación de los diferentes gobiernos de la época mantener en nuestra selva una flotilla de lanchas a vapor que, comandadas preferentemente por oficiales de marina, cumpliesen una triple función: resguardar la soberanía del Perú, atender el servicio de policía fluvial y correos, y levantar cartas y mapas hidrográficos del curso de los principales ríos. Preocupación que desde luego fue permanentemente acicateada por las peticiones de los prefectos (Capelo, Fuentes y Portillo) o de los jefes de las Comisiones Especiales nombrados para el caso (Palacios y Mendiburu, Ibarra, Quiroz, etc.).

Muy a comienzos de nuestra etapa, se dio una ley de reorganización de los servicios administrativos de Loreto (4 de noviembre de 1887) en cuyo artículo 5° se consideraba como gasto obligatorio de ese departamento "el necesario para la adquisición y sostenimiento de dos lanchas a vapor, destinadas al servicio de la policía fluvial". Bajo este espíritu, el 18 de junio de 1888 el Presidente Cáceres por resolución suprema autorizó la construcción en Inglaterra de dos lanchas a vapor para el Amazonas y sus afluentes, ciñéndose para ello a "las recomendaciones y características técnicas señaladas por la comisión de marinos nombrada el 4 de mayo último". La operación de compra fue encargada al representante del Perú en Gran Bretaña, estableciéndose que el Ministro de Hacienda expida "veinticuatro libramientos de a trescientas setenta y cinco libras esterlinas cada uno, sea por el total de nueve mil libras esterlinas, con cargo a la aduana de Iquitos y a la orden del ministro del Perú en Londres...". El 17 de julio de ese año, el administrador -apoderado de la sociedad francesa Forges & Chantiers de la Mediterranée en Lima, Luis Jehenns, presentó al Gobierno una propuesta para la contratación de dichos vapores. Considerada ventajosa en todos sus términos, otra resolución suprema de fecha 13 de

agosto (que derogaba la anterior) aceptó en todas sus partes la mencionada propuesta. El precio de construcción fue pactado en 9,680 libras esterlinas pagaderas en tres armadas e incluyendo el armamento y las municiones señaladas[94]. El texto del contrato reza así:

"Artículo I

La sociedad anónima des Forges, & Chantiers de la Mediterranée se compromete hacia el gobierno peruano, que acepta, á proporcionarle á éste en sus astilleros dos pequeñas cañoneras enteramente conforme a la nota descriptiva anexa al presente ajuste.

Artículo II

Todos los materiales que se empleen en la construcción de las dos embarcaciones i de los motores, serán de primera calidad; así mismo la mano de obra no dejará nada que desear.

Artículo III

Durante todo el tiempo de la construcción, el gobierno peruano tendrá el derecho de hacer vigilar los trabajos por una persona de su confianza que tendrá libre acceso á los astilleros i á la maestranza.

Artículo IV

Ninguna modificación se hará al plan general sin previo acuerdo entre el delegado del gobierno peruano i los constructores.

Artículo V

Las dos cañoneras estarán listas para hacer sus ensayos de máquina i velocidad dentro de ocho meses contados desde el pago del primer dividendo estipulado en el artículo VIII.

Artículo VI

Todo retardo en la entrega de una de las cañoneras, no justificado por caso de fuerza mayor ocasionará á los constructores una multa de treinta francos por día de retardo.

Los casos de fuerza mayor son:

1° La destrucción por incendio ó por otra causa de los materiales y útiles empleados en la construcción.

2° La huelga de los obreros
3° Una epidemia capaz de entorpecer los trabajos
4° El estado de guerra ó la necesidad que el gobierno francés tenga de los astilleros i de la maestranza.

Artículo VII

Todo retardo en el pago de uno de los dividendos estipulados en el artículo VIII dará lugar á que los constructores exijan i perciban un interés de 5%.

Si el retardo se prolongase más de tres semanas, los constructores tendrán el derecho de disponer del modo que mejor convenga á sus intereses, de los buques inconclusos, cuya construcción haya sido suspendida á consecuencia de la no ejecución del texto del artículo precitado.

Artículo VIII

El precio de cada una de las cañoneras está fijado en la suma de ciento cinco mil francos (fcs. 105,000) pagaderos en París en oro francés.

Los pagos están divididos en tres partes a saber:

Treinta i cinco mil francos (f. 35,000) pagaderos el día en que el gobierno ordene el principio de los trabajos.

Treinta i cinco mil francos (f. 35,000) dos meses i medio después del primer pago.

Treinta i cinco mil francos (f. 35,000) el día de la entrega de los dos buques después de los ensayos oficiales.

Todos estos pagos serán libres de todo impuesto, timbres ó derechos de parte del gobierno peruano, en la actualidad ó en lo venidero.

Artículo IX

Los ensayos de la máquina i de la velocidad se harán bajo la base de la milla de la marina francesa.

Los gastos de los ensayos serán á costa de los constructores.

El gobierno peruano conservará el carbón i las materias grasas que queden á bordo después de los ensayos, pagando su importe.

Artículo X

El presente ajuste i su anexo serán registrados i visados en la legación del gobierno peruano en París.

Un ejemplar quedará en poder del señor Edmundo Dugenne, banquero encargado de representar en Lima los intereses de la compañía des Forges & Chantiers de la Mediterranée.

Artículo XI

Las disputas que pudieran seguir entre las partes contratantes respecto de la ejecución del presente ajuste serán juzgadas en París por dos árbitros, quienes en caso de desacuerdo nombrarán un tercer dirimente encargado de desempatarlos.

Artículo XII

En el caso de no estar de acuerdo sobre la elección del tercer dirimente, será este designado por el presidente de uno de los tribunales de París.

La decisión de los árbitros será soberana i sin apelación".

Cuatro años después (4 de enero de 1892) el Director de la Marina Hercilio Cabieses, absolviendo la consulta formulada por el prefecto del departamento de Junín en el sentido de señalar las especificaciones técnicas para las embarcaciones de río, le manifestaba: "...El Gobierno ha dado antes de ahora las órdenes convenientes al capitán de navío don Manuel M. Carvajal, Presidente de la Comisión de Estudios Navales en Europa, a fin de que remita los proyectos y planos necesarios para la construcción de embarçaciones apropiadas que hagan el servicio del río Amazonas, teniendo para ello a la vista los planos que han servido para los vapores del río que las Repúblicas del Brasil y Colombia han mandado a construir en uno de los astilleros de Londres, lo cual tendrá lugar cuando la situación del Erario Nacional lo per mita".

Con el correr de los años, el estado general de las lanchas de la denominada Flotilla Fluvial de Loreto –de acuerdo a los diversos y valiosos testimonios de que disponemos– no era del todo satisfactorio; inclusive, muchas veces la función que cumplían no respondía al propósito inicial para el que habían sido construidas[95]. Así lo hicieron conocer, en reiteradas oportunidades, distinguidos oficiales de nuestra armada que prestaban servicios en esa parte del territorio y los diferentes Ministros de Guerra y Marina que se sucedieron desde principio del presente siglo.

En una comunicación personal al Director de Marina, capitán de navío Pedro Rodríguez Salazar (15 de noviembre de 1900), el Jefe de

la Flotilla Nicolás Asín, sintetizaba el estado de dichas lanchas en los términos siguientes: "La *Pizarro,* que ya es un semicadaver, tiene la caldera quemada y otras averías. La *Cahuapanas* tiene también una plancha de su caldera quemada. La *Amazonas* tiene 15 tubos condensados"[96].

En su *Memoria* de 1900 el Ministro Melitón Carvajal informaba que las pocas unidades de guerra que cumplían el servicio de policía de los ríos orientales "no reunían las condiciones que esa labor exigía, ni mucho menos las que requería la defensa de los importantes intereses que poseíamos en esa rica porción de la Patria". Planteaba, asimismo, la imperiosa necesidad de fundar un apostadero en las márgenes del Ucayali, que sirviese de base a la Flotilla a organizar.

Al año siguiente su colega el Ministro Agustín Tovar reafirmaba tal apreciación en su *Memoria,* al decir: "...sensible me es tener que hacer presente, que en virtud de los datos que tiene mi despacho, algunas de las lanchas, no hace mucho adquiridas por el Gobierno para la Flotilla de Loreto, no satisfacen en manera alguna el servicio que deben prestar, sea porque tienen algún tiempo de uso, sea por sus inaparentes condiciones marítimas, sea por otras causas y defectos de sus maquinarias..."[97].

Pero tal vez sea el testimonio del entonces alférez de fragata Oscar Mavila Ruiz, conocedor profundo del oriente, el que nos pinte con caracteres de verdadero realismo la situación lamentable en que se hallaban esas lanchas (1902). Dice así: "El Gobierno tiene para su servicio cinco lanchas: *Cahuapanas, Amazonas, Pizarro, Iquitos* y la *Urubamba.* Todas ellas son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal á quien estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, a tal extremo, que lejos de hacer respetar al Gobierno, son objeto de burla y desprecio. Cualquiera que sea la organización que se quisiera dar, basada en esas lanchas, resultará estéril. Y para dar una idea de su disposición, basta decir que el comandante vive en promiscuidad con los marineros, por lo reducido del espacio, resultando de allí comprometido el respeto y disciplina militar que debe existir en las fuerzas regulares"[98].

Como solución tajante y única proponía "rematar todo el material existente" y con el producto y algo más "adquirir lanchas aparentes" para el efectivo resguardo de nuestra soberanía en esos lugares.

En 1903 –según el Ministro del ramo Manuel Villavisencio– todas las lanchas, algunas refaccionadas, se encontraban al mando de oficiales del cuerpo general de la Armada. Así: la lancha *Amazonas* coman-

dada por el teniente 2° Pedro Márquez; la *Iquitos* por el teniente 2° Numa P. León; la *Cahuapanas* por el alférez de fragata Oscar Mavila y la *Francisco Pizarro* por el alférez de fragata Nicolás Zavala y Zavala.

Ese mismo año, el prefecto de Loreto Pedro Portillo decía en su *Memoria:* "Necesario se hace el relevo de las lanchas en actual servicio, pues además de ser construcción antigua, el poco cuidado que con ellas han tenido antes de mi llegada al Departamento, ha traido como consecuencia que, para poder prestar servicio, necesitan continuas reparaciones"[99].

Proponía, entre otras medidas, rematar la *Amazonas* y *Cahuapanas* y autorizar la construcción de dos lanchas en Europa que, a la vez que reuniesen las condiciones debidas, "evitasen los continuos gastos de reparación de las que hay en uso".

En 1904, el Comandante Principal de la Milicia Naval de Loreto presentaba en su *Memoria* el siguiente cuadro: "El Supremo Gobierno cuenta en este Departamento con las lanchas *Cahuapanas, Urubamba, Iquitos* ex *Veloz* con chata á remolque, *Pizarro* y el bote a vapor *Manu* que se encuentra en carena. Estas lanchas son insuficientes y para poder atender con mayor regularidad las necesidades principales sería preciso que hubiesen seis lanchas cuando menos armadas en guerra, que en cualquier caso puedan utilizarse bajo el doble aspecto de transporte y de combate, condiciones que no tiene ninguna de las lanchas que actualmente posee el Estado"[100].

Este mismo año, el Ministro de Guerra y Marina demandaba en su *Memoria* "aumentar el poder naval de nuestra flotilla oriental y votar una partida anual en el Presupuesto para ese objeto, a fin de construir dos lanchas cada año".

Ese año también, el recién nombrado prefecto Hildebrando Fuentes en cuanto llegó a Iquitos nombró una comisión de marinos para que informase sobre el estado de conservación y condiciones de las lanchas de guerra que integraban la Flotilla de Loreto. Esta comisión estuvo integrada por Enrique Espinar, Pedro A. Buenaño y Nicolás Zavala, expidiendo su respectivo informe en noviembre del mencionado año [101]. Según este documento, las lanchas se encontraban poco menos que inútiles. He aquí parte del relato: "Resumiendo, estas lanchas son: de apariencia poco decorosa, con detestables condiciones de construcción y en pésimas condiciones de conservación, esto último no sólo a causa de la clase del material sino del personal que, con anterioridad a la oficialidad de Marina ha estado al frente de ellas... En lo militar, ni en la distribución de los compartimientos, ni en lo defensivo, tienen lo elemental y con la escasa estabilidad que poseen, hacer algo a este

respecto es agravar una situación... El Estado, según nuestra opinión y los dictados de nuestras conciencias, debe, una vez por todas, resolverse a abandonar las inservibles, viejas e indecentes lanchas con las que cuenta para su servicio, y cuya conservación demanda tan grandes sacrificios...".

En 1906, el Ministro de Guerra y Marina reiteraba esta anómala situación: "Todas estas lanchas –decía en su *Memoria*– no se encuentran en buenas condiciones, por no reunir las necesarias para obtener el provecho apetecido, pues no son apropiadas ni aun para los ríos de cabecera, con excepción de la *Pizarro*, siendo, además, inapropiadas para el transporte".

Asimismo, hacía conocer las instrucciones precisas dadas al prefecto de Loreto para poner fuera de servicio toda lancha que se encontrase en mal estado y se ocupase, con particular interés, en reemplazarlas con otras que fuesen "apropiadas para la navegación de esos ríos".

Ahora bien, a pesar de las señaladas diferencias y del casi ruinoso estado en que se hallaban, es importante indicar que estas lanchas cumplieron, posponiendo incluso por largo tiempo su carácter de lanchas de guerra, funciones de diversa índole. A fines del siglo pasado, por ejemplo, las lanchas *Cahuapanas*, *Amazonas* y *Pizarro* efectuaban con cierta eficacia el servicio de correos, distribuyéndose las rutas establecidas. Este servicio –refiere Fernando Romero– no estaba encomendado a los oficiales de marina. Posteriormente, la Flotilla estuvo destinada, para las exigencias del caso, a conducir carga y pasajeros conforme a tarifas oficiales. También trabajó sin cesar trasladando expediciones científicas y comisiones oficiales, en plan de exploración o de visita rutinaria, a los diferentes puntos de la región. Finalmente, las lanchas sirvieron para llevar víveres y conducir los destacamentos de las diversas comisarías existentes en el departamento.

Por su enorme valor histórico-marítimo, presentamos a continuación unas breves referencias técnico-navales sobre cada una de las lanchas que constituyeron por varios años la Flotilla Fluvial de Loreto:

Cahuapanas

Construida en los astilleros Clapared Fréres (Francia) a mediados de la década de 1880, llegó al puerto de Iquitos el año 1894 consignada a sus armadores Vigil, Ruiz y Cía. Por su deficiente estabilidad, fue vendida al Estado al poco tiempo que la habían recibido[102]. Se le dio múltiples usos; al comienzo se le asignó la tarea de conservar el orden

público y "la vigilancia de los enemigos del Gobierno" luego sirvió como transporte de pasajeros y carga entre Iquitos y Yurimaguas; posteriormente fue destinada al servicio de correos, cumpliendo la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana (decreto de 10 de setiembre de 1898); al año siguiente se le asignó, junto con la *Amazonas*, la ruta entre Masisea e Iquitos. En 1900 estuvo comandada por Pedro A. Buenaño y posteriormente por Oscar Mavila. Sirvió de transporte en el viaje que hizo el prefecto Portillo al Alto Marañón (1901) y al río Putumayo (1902). Según el testimonio citado del Comandante Principal de las Milicias Navales de Loreto, la *Cahuapanas* era una lancha que por su tamaño en relación a su capacidad de carga, resultaba muy económica.

A principios de junio de 1897, la Prefectura del Departamento de Loreto dispuso (previa consulta a la Comandancia Principal de las Milicias Navales sobre la conveniencia de la medida), que la dotación y sueldos de los empleados de esta lancha (en condición de contratados) fuese la siguiente:

	Haber Mensual
Un comandante	S/. 140
Un contramaestre condestable	80
Un maquinista	140
Un tercer maquinista	80
Un despensero mayordomo	30
Un cocinero de cámara y equipaje	50
Tres artilleros de preferencia a S/. 20 c/u.	60
Tres artilleros ordinarios a S/. 18 c/u.	54
Dos grumetes a S/. 15 c/u.	30
Tres fogoneros a S/. 40 c/u.	120
Dos carboneros a S/. 20 c/u.	40
Un práctico	100
Un ayudante de práctico	60

El informe de la comisión de marinos nombrada por el prefecto Fuentes (1904) describía así su situación: "Cubierta principal completamente sumagada por el óxido, dejando pasar el agua a las bodegas; su casco con varias abolladuras, a consecuencia de choques con las rocas del Pachitea y bajo la máquina dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento armado. Su máquina se encuentra en regular

estado de conservación, gracias al personal traído del Callao y que se ocupa asiduamente de su servicio. Tiene un poder tan insignificante que con dificultad puede surcar corrientes de cinco millas".

Amazonas

Esta lancha fue construida en Yarrow en 1894. En octubre de 1896 encontrándose en Iquitos el Ministro Ibarra en comisión especial y extraordinaria, se le asignó para su sostenimiento una partida de 10,000 soles para ser distribuidos en diez meses en la siguiente forma:

Gasto de Personal	En 1 mes	En 10 meses
Para un comandante	110	1,100
Para un primer maquinista	100	1,000
Para un segundo maquinista	60	600
Para un práctico	100	1,000
Para un contramaestre condestable	50	500
Para un cocinero	40	400
Para dos artilleros de preferencia a S/. 25 c/u.	50	500
Para un marinero	20	200
Para dos grumetes a S/. 10 c/u.	20	200
Para dos fogoneros a S/. 40 c/u.	80	800
TOTAL:	630	6,300
Gasto de Material		
Para 14 raciones diarias a 0.60 c/u	252	2,520
Para artículos navales y de maquinaria	28	280
Para combustible	90	900
TOTAL:	370	3,700

Prestó también útiles y variados servicios; en 1898 cubrió la ruta de Contamana e Iquitos conduciendo el correo. En varias oportunidades sirvió como transporte del personal y material que el Gobierno mandaba a estudiar la región; tal el viaje que hizo en abril de 1902 el inge-

niero Jorge von Hassel al Alto Ucayali. A mediados de 1904 naufragó en el lugar denominado Orán, situado a la margen izquierda del río Amazonas, pereciendo su comandante el teniente 1° Pedro Márquez y una veintena de personas entre pasajeros y tripulantes. El informe de la comisión de marinos manifestó lo siguiente: "La lancha *Amazonas* se encuentra en la actualidad a pique y en desastrosa situación; con un casco con quillas como en las embarcaciones de mar, con un calado de 5 pies con poca estabilidad y capacidad y con su obra viva o muerta en mal estado de conservación, hácese más fructuoso abandonarla ya que el salvamento que se verifica actualmente y los gastos de reparación que le seguirán, le importarán al Fisco una cantidad muy próxima a la que se necesitaría para adquirir otra en mejores condiciones".

Francisco Pizarro

Su adquisición fue contratada –según el dato de Fernando Romero– en 1,750 libras esterlinas por el cónsul del Perú en Southampton con la casa John S. Thornicroff y Cía.

Las especificaciones de construcción eran: eslora 52 pies 6 pulgadas; manga 7 pies 9 pulgadas; calado 1 pie 6 pulgadas. Casco, baos, roda y codaste de acero. Dos máquinas verticales no condensadoras que permitían a la lancha desarrollar 16 millas por hora de velocidad. Caldera de sistema locomotora (de acero) capaz de resistir una presión de 130 libras de vapor por pulgada cuadrada, que pudiera quemar leña[103].

A principios de enero de 1902, el prefecto Portillo autorizó hacer algunas mejoras externas en dicha embarcación "a fin de que quedase expedita para el servicio de rutina". Tres meses después, se le practicaron varias reparaciones en la Factoría Naval del Estado (arrendada por Jorge von Hassel y Cía.) por un costo total de 284 soles; el Inspector de Máquinas de las lanchas del Estado, Melville G. Clayton, certificó la satisfacción de los trabajos realizados. En setiembre del mismo año, el ingeniero Pedro Castelar presentó al Comandante Principal de las Milicias Navales, capitán de navío Eduardo Raygada, un informe sobre el estado de la embarcación. Decía: "Las planchas del fondo están adelgazadas por la fricción y en muchos puntos abollados por los repetidos golpes con las piedras; también se hallan desgastadas las planchas en la bóveda que guarda la turbina; los remaches de muchas costuras se hallan gastados porque, en el primer choque pueden aflojarse y originar vías de agua de cierta importancia. En el centro del casco y bajo la caldera, se ha colocado provisionalmente dos parches, en las

partes averiadas por las varaduras del último viaje; haciéndose notar mas abolladuras cerca del mamparo de proa. Las sobre curvas ó los enpalmes de las cuadernas que cierran el amarre transversal, están algunas tronchadas y fuera de su empotramiento, produciendo deformaciones en ese sentido" y aunque en la última reparación de "Puerto Carvajal" he hecho por mi parte lo que me ha sido posible para remediar los deterioros más urgentes: el casco nos ofrece las debidas condiciones de seguridad".

El informe de la comisión de marinos decía de la *Pizarro* lo siguiente: "Es una lancha de dos toneladas escasas, sin condiciones ni capacidad para una larga navegación y apropiada únicamente para un servicio de puerto, es decir, de horas; de muy poca manga, no tiene estabilidad, al punto que la inclina el peso de un hombre sobre su borda; su casco de 1/16 de espesor, se encuentra en malas condiciones. Esta lancha necesita cada tres meses de uso una costosa reparación".

Fue comandada por un buen tiempo por el oficial Nicolás Zavala y Zavala.

Iquitos antes *Veloz*

A solicitud del prefecto de Loreto, Joaquín Capelo, en abril de 1900 el Gobierno de López de Romaña adquirió de la firma Enrique Llosa y Cía. la lancha *Veloz* y su albarenga *Lulú*, por la suma de 24,000 soles pagaderos en seis armadas iguales de 4,000 soles cada una y a través de la aduana de Iquitos. Las razones que se esgrimieron para esta adquisición –según el tenor de la resolución de autorización– eran las satisfactorias pruebas realizadas en Puerto Bermúdez, la necesidad de reemplazar a la *Cahuapanas* (que se hallaba en deplorable situación) y la urgencia que se tenía de una embarcación para no interrumpir tanto el servicio de correos como la comunicación con la capital. A esto debía agregarse –de acuerdo a la recomendación del citado prefecto– "las condiciones de pago muy favorables que no era prudente desechar". La lancha adquirida recibió posteriormente el nombre de *Iquitos* y su albarenga el de *Pachitea*[104].

De acuerdo a la versión de Fernando Romero, la *Iquitos* era de fierro galvanizado, tenía dos bodegas, calaba tres pies y cargaba diez toneladas, pudiendo remolcar veinte, que era el tonelaje de resistencia de su albergue. Al igual que la *Cahuapanas* –según el Comandante Principal de las Milicias Navales– la *Iquitos* era muy económica por su máquina de condensación de superficie. Además, respecto de la *Pizarro*,

poseía "más tonelaje y mejores condiciones marineras". Rosendo Melo la describe así: eslora 46 pies, manga 9 pies 6 pulgadas y calado 3 pies 7 pulgadas. El informe de la comisión de marinos daba la siguiente descripción: "Tiene su casco en malas condiciones de conservación y con abolladuras en varias partes, a consecuencia de haber sido arrastrada en muchas ocasiones sobre las rocas y piedras; sola no tiene estabilidad ni capacidad y con su albarenga no anda casi nada, al punto que una canoa la vence en celeridad; la albarenga y la máquina de la lancha, se encuentran en regulares condiciones".

Prestó igualmente importantes servicios al Estado y a la comunidad, usándose en repetidas ocasiones, sobre todo durante la gestión de la Junta de Vías Fluviales, para transportar expediciones de estudio y reconocimiento de la región. Fue comandada en una época por Numa P. León y después por Oscar Mavila. Por resolución de 8 de junio de 1903, se autorizó a la Prefectura de Loreto para realizar su venta en subasta pública, pasando su dotación a la lancha *Urubamba.*

Urubamba antes *Onca*

La historia de esta antigua lancha brasileña está llena de peripecias. Fue adquirida, ya en uso, por la casa Welche y Cía. en el Pará, llegando a Iquitos –según Melo– en 1887. En 1894 se le cambió íntegramente el casco; fue vendida a Juan José Rodríguez quien, a su vez, en octubre de 1901, la vendió a la Junta de Vías Fluviales para el servicio de la expedición confiada al coronel La Combe; se pagó la suma de 25,000 soles. En poder del Estado se le cambió el nombre por el de *Urubamba.*

Esta lancha, de 30 toneladas, 6 1/2 pies de calado y 5 1/2 nudos de velocidad prestó útiles servicios durante toda la exploración del istmo de Fitzcarrald. El Informe de la comisión de marinos de describe así: "No es apropiada para la navegación fluvial por tener quilla como las de mar y un calado de 6 pies y con tan poca manga relativamente con la eslora, que en su varadas se tumba completamente, penetrándole el agua por la banda: su estado de conservación es malo: el casco en la obra viva de popa oxidado de tal manera que se producen vias de agua en forma de chorritos, los que se tratan de cegar con cemento; su cubierta principal ha sido perforada en varias partes por el óxido y su toldilla podrida; esta lancha de relativa estabilidad a flote, se coloca en sus varadas en situaciones peligrosísimas".

Manu antes *Ticuna*

Este bote a vapor de 1 1/2 toneladas y 0.47 m. de calado, fue

NOMBRES DE LAS LANCHAS CARACTERISTICAS TECNICAS	*IQUITOS*	*PIZARRO*	*AMAZONAS*	*CAHUAPANAS*	*URUBAMBA*
Material de Construcción	Fierro galvanizado	Acero	Fierro	Acero	Acero galvanizado
Desplazamiento	14.50	6.00	37.00	34.09	25.00
Eslora	...	15.00	19.37	19.76	20.00
Manga	...	2.29	3.60	3.75	3.20
Puntal	...	...	1.73	1.50	...
Quilla limpia	...	...	17.00	16.50	...
Calado de popa	0.90	0.45	1.80	1.50	0.35
Calado de proa	0.80	0.60	1.80	1.40	0.35
Diferencia de calado	0.10	0.15	0.0	0.10	0.0
Propulsor y número de ellos	1 hélice	1hélice turbina	1hélice	1 hélice	1 hélice turbina
Caballos de fuerza nominales	50	114	80	80	64
Construido en	R. Holtz Hamburg	I. J. Thorni croff London	Yarrow	Clapared Fréres Francia	...
Fecha de construcción	1898	1899	1894	1896	1902
Costo en £	2,400	1,910	2,859	3,835	5,000
Armamento	...	...	...	...	1 ametralladora Maxim
Velocidad a toda fuerza	8	16	10	8	12
Capacidad de carboneras	8	2	20	25	20
Capacidad de transporte	60	20	40	80	...
Consumo	3.5	1.5	2.5	2.5	1
Clase y número de máquinas	1 alta y baja presión	1 Ventical	1 alta y baja presión	1 alta y baja presión	2 Compound
Número de cubiertas	1 fierro	...	1 madera	1 fierro	1 acero
Alumbrado eléctrico	...	Tiene	...	...	16 focos
Proyecto eléctrico	...	Tiene 1	...	...	Tiene 1

construido en Inglaterra y adquirido en Caballococha el 25 de noviembre de 1901 a la firma Abensur y López de Iquitos por la Junta de Vías Fluviales para servir en la expedición de La Combe, dándosele el nombre de *Manu;* se pagó la cantidad de 5,500 soles. Cumplió, con el correr del tiempo, con el cometido para el cual había sido comprado. El informe de la comisión de marinos dice: "Es un bote a vapor con la defectuosa condición de necesitar tres horas para levantar presión y se encuentra en buenas condiciones de conservación".

En su *Memoria* de 1905, el prefecto Fuentes informaba que la *Manu,* por su tamaño reducido y por su poca o ninguna estabilidad, se "había ido a pique al pie del muelle, esperando la época de la vaciente para tratar de extraerla".

Loreto

Si bien es cierto que esta lancha de guerra no llegó a formar parte propiamente de la Flotilla Fluvial de Loreto, por la razón que a continuación se detalla, es cierto también que su adquisición se hizo pensando en esta finalidad. En abril de 1902, el prefecto de Loreto Pedro Portillo contrató en Liverpool la construcción de una lancha a vapor para el servicio del Estado en los ríos orientales, por la suma de 12,000 libras esterlinas, la que fue nombrada *Loreto.* Contaba con un cañón Armstrong de tiro rápido de 37 m.m. y tenía un andar máximo de 16 millas, lo que le permitía "figurar en primera línea entre las construcciones de su clase".

El 27 de mayo de 1903 zarpó de Liverpool con destino a Iquitos; pero a 40 millas al NO de las islas Scilly se perdió totalmente, salvando sólo la tripulación. Dicha embarcación –según aclaración del propio Ministro de Guerra y Marina– venía conducida por marinos europeos contratados para tal objeto y estaba asegurada por el valor de su costo. Para su traslado del Pará a Iquitos se había comisionado al oficial Pedro A. Buenaño.

América

Perdida la lancha *Loreto,* inmediatamente se ordenó la construcción de otra en Inglaterra, encargándosele esta labor a la casa Tranmere Bay Development y Co., sucesora de la casa John Jones y Sons, con quienes se celebró el contrato de construcción por la suma de 10,400 libras esterlinas.

Después de verificar las pruebas respectivas –informaba el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1905– la *América* zarpó de Liverpool para San Vicente (isla de Cabo Verde) el 29 de noviembre de 1904, donde llegó el 13 de enero del año siguiente; permaneció en ese puerto hasta el 5 de marzo, por habérsele roto las bombas automáticas para alimentar las calderas. Zarpó a Iquitos en esa fecha, llegando el 11 de mayo en pésimas condiciones. En su *Memoria* citada, el prefecto Fuentes narraba así el arribo de dicha cañonera y el estado en que se hallaba: "Después de las dificultades que hube de superar para recibirla y nacidas todas de las malas condiciones en que llegó, está actualmente recibiendo algunas mejoras que son indispensables para que preste sus servicios en esta región, para cuyo clima hay que decir que no vino preparada".

Esta situación, obligó a dicha autoridad a presentar una reclamación ante el cónsul de S.M. Británica suscitándose una enredadísima cuestión en la que, felizmente –afirma Fernando Romero– el gobierno libró su responsabilidad. El capitán vióse precisado a celebrar contrato de reparación con la factoría Welche de este puerto y la lancha, ya arreglada, hizo su primer viaje el 15 de febrero de 1906 a Puerto Meléndez y Manseriche, conduciendo al prefecto Fuentes y su familia.

La lancha comprada poseía las siguientes características:

Clase	Cañonera a vapor
Eslora	40.63 Metros
Manga	6.20 "
Puntal	1.96 "
Quilla limpia	38.36 "
Calado de popa	3.02 "
Calado de proa	2.00 "
Diferencia de calado	1.02 "
Tonelaje	$239\frac{.44}{100}$ bruto $182\frac{86}{100}$ neto
Armamento	2 cañones Armstrong 37 m/m., 48 rifles, 8 sables de abordaje.
Material del casco	Acero galvanizado 1/4"
Capacidad para transportar.	50 hombres con equipo y víveres
Tripulación	28 de comandante a paje

Máquinas	2 con bomba de aire, circulación y alimentación independiente y automática.
Calderas	2 multitubulares Shirling
Propulsor	Hélices Griffong, 4 aspas
Caballos de fuerza	150 nominales
Capacidad carboneras	30 toneladas de carbón
Consumo y andar máximo .	11 millas a toda fuerza
R.p.m.	300 r.p.m.

ANEXO A

Carta del padre Gabriel Sala a Joaquín Capelo: 16 de mayo de 1896

"Hace como un mes que tuve el placer y la dicha de recibir sus documentos oficiales relativos al camino del Pichis, como también otros cuatro tomitos que tratan de sociología y uno sobre el espíritu y materia. Le agradezco, amado señor, la grata memoria que conserva de este pobre fraile, explorador y admirador entusiasta de nuestras montañas y de sus admirables producciones y riquezas, hasta hoy tan descuidadas. Parece realmente, como dice Ud., que la hora señalada por la Providencia ha llegado, y que mediante una inmigración y colonización bien dirigida, protegida y sistemada, el Perú en pocos años podrá levantarse de su gran postración y ponerse á la raya de las Repúblicas más florecientes del Continente Sud-Americano. Para esto, en mi concepto, se quieren, y bastan tres cosas: aspiración, protección y constancia.

Aspiración por parte de los peruanos, protección decidida por parte del Gobierno, y constancia por parte de uno y otros.

Si usted me dá estas tres cosas, yo le prometo el engrandecimiento del Perú en menos de diez años.

Mas, para que la colonización se desarrolle y prospere con rapidez, es indispensable construir buenos caminos, llamaremos buenos y mejores á los que sean más cortos, seguros y cómodos. Para esto, no dudo, que contribuiría mucho la obrita que ha escrito usted sobre la vía central del Perú. Solamente nos resta ahora, mi querido Capelo, rectificar un poquito dicha vía, como usted mismo opinaba; y tanto el padre Antonio como yo, nos adherimos convencidos á dicha opinión.

Para facilitar los estudios indispensables para un buen trazo, le mando algunos datos sacados de mi cartera, según los he ido cogiendo en mis varios viajes por aquellas partes desconocidas y hoy teatro de tan nobles aspiraciones. Para abreviar la materia, y fijar bien sus ideas sobre lo que debemos resolver, conviene que usted esté bien convencido de los puntos siguientes:

1° Que la vía por el Cerro de Pasco y Huancabamba la tengo andada y observada muchas veces; conozco muy bien las dificultades y configuraciones del terreno; y digo "que no es el camino central más corto, ni más fácil, ni más cómodo y por lo tanto no es elegible".

2° Conozco y he recorrido muchas veces el camino que va de Huánuco al Pozuzo y al Mairo; y digo que tampoco es el camino ni más corto, ni más fácil, ni más cómodo, sino todo lo contrario; y por lo tanto tampoco es elegible.

3° Conozco muy bien el camino que va de San Luis al Cerro de la Sal, Cacazu y Palcazu, y digo que este tampoco me parece conveniente, no obstante que mirando el mapa parece el más derecho. Las razones en que me fundo se apoyan en la práctica y experiencia, y me las suministran mis cinco sentidos. Porque dicha ruta tiene las dificultades siguientes:

a) Dicho terreno desde que comienzan las primeras aguaditas que forman el Cacazu y el Palcazu, es sumamente quebrado, el río anda muy encajonado, dentro de unas rocas y lomadas cortadas á pico en muchas partes, y de una altura espantosa. De modo

que dicho río ó quebrada en su generalidad se asemeja mucho al trecho que se anda de Pan de Azúcar al Naranjal, por cuya razón hay que vadearlo muchísimas veces; llegando al agua á la cintura y también hasta el cuello. De modo que habría que hacerse una multitud de puentes colgantes, cada uno de 30 metros de luz por lo menos, y esto por el espacio de 4 ó 5 leguas consecutivas y después de esto ¿Qué habríamos ganado? Nada, porque:

b) Llegando á la confluencia del río Cacazu con el Pichanas sería preciso trasmontar el cerro de San Matías por el lugar que los chunchos llaman Recarcan y que yo he señalado con estrellita negra (*). Este paso es de lo más horrible é infernal que he visto en todas mis expediciones: entre subir y bajar dicho cerro ó lomada se nos pasó un día: dormimos en la misma cumbre en donde está pintada la estrellita; y como toda esta lomada ó cuchilla se compone de barrancos ó derrumbes á derecha é izquierda, tiene muy poca vegetación, cuya circunstancia nos permitió al amanecer (antes que se levante la neblina) dirigir la vista por todos lados y contemplar satisfactoriamente las varias configuraciones del terreno por los cuatro vientos. Desde allí contemplamos asombrados los derrumbes á pico y elevadísimos que se encuentran tras de la serranía ó puna llamada Yanachaya. Mirábamos asimismo las varias lomas ó obras que por la parte del Cerro de la Sal y el Perené dan entrada á los dos valles del Pichis y Palcazu. Dirigiendo después la mirada al NO., pudimos apreciar la entrada por el Chuchumas y el Mairo; y después de haber hecho los apuntes convenientes en nuestra cartera, comenzamos á bajar hacia las aguas del Palcazu (veníamos del Ucayali; y Pichis) hacia el Cerro de la Sal).

c) Además de estas dificultades por parte del terreno y de tantos ríos como hay que pasar por esta ruta, tuvimos otro inconveniente no pequeño, y son las tercianas endémicas de toda esta hoyada del Palcazu, por cuya causa anualmente mueren muchos de nuestros chunchos que van allí para pasear, y ningún cauchero ha podido establecerse, sino que al cabo de algunos meses han tenido que desamparar sus puestos por causa de la terciana y disentería.

4° Conozco finalmente el río Perené hasta las cascadas y digo que por causas de éstas y de sus muchos malos pasos, no nos conviene.

Supuestadas todas estas cosas, y que el actual camino por Metraro tiene tantas curvas, cuestas y bajadas, me parece que podemos y debemos hacer la corrección con notables ventajas del modo siguiente:

Primero: Una vez pasado el puente Capelo se prosigue por la orilla derecha del río Paucartambo por espacio de dos ó tres kilómetros y se encuentra el río Antás ó Entás. Este río tiene el cruce muy ancho y se anda por dentro del agua por espacio de una legua (el agua llega cerca á la rodilla y es algo salada) el camino puede abrirse por tierra por cualquiera de las dos orillas.

Si se quisiera hacer otro puente en la confluencia del río Antás con el Paucartambo, le advierto que el referido Paucartambo en este lugar está muy estrecho y bastaría un puente de 30 metros de luz; y entonces andaría desde San Luis hasta el Cerro de la Sal, siempre por la orilla izquierda. Esto me parece más ventajoso.

Segundo: Después de haber andado como una legua por el cauce de dicho río Entás, ya se sale del agua y se comienza á andar por tierra, por terrenos hermosísimos y secos, por espacio de tres ó cuatro leguas. Estos terrenos son muy semejantes á los del Metraro. Aquí hay muchas familias de chunchos, tienen también su fragua y ganado vacuno. Este lugar tan bello, además de prestarse para una grande poblacion, tiene sus caminos hechos que se cruzan en varias direcciones, de modo que para pasar usted montado, no se necesita otra cosa sino que cortar algunas ramitas que podrían tocarle

á la cara; pero en cuanto al piso, por muchas horas no hay que tocar nada de tierra. (Esto es una gravísima ventaja). Los árboles que más abundan en esta ruta ó lomada son aquellas palmeras tan gruesas que tienen cocos como huevos, que ya usted conoce.

Tercero: Cuando usted llegue á aquel lugar que le he señalado con una crucecita colorada(+) que los Chunchos llaman Chuncaro Pabu, sepa que se encuentra en el lugar más importante de su camino, de sus estudios y de sus exploraciones. En este lugar, que me pareció el punto más elevado, y en el cual mi aneroide señalaba 4500 pies sobre el nivel del mar, en este lugar digo, es donde debe usted hacer su principal campamento, colocar sus instrumentos, y hacer rozar un buen trecho de árboles para poder contemplar desahogadamente todas las configuraciones del terreno, y ver los orígenes ó aguaditas que dan origen á los tres ríos que van á ser objeto de sus principales é importantísimos estudios. Para esto eligirá usted las primeras horas de la mañana, esto es media hora antes de salir el sol, y entonces mientras está la neblina escondida dentro de los árboles, podrá usted observar las principales ondulaciones del terreno y las tres hoyadas en cuestión, esto es la del Palcazu al N.; la del Pichis al NE. y la del Perené al SE.

En este mismo lugar se pondrá Ud. de cara al Oriente y observará que las gotitas de agua que caen de los árboles y palmeras por la mano derecha forman el río Eñero, y las que caen por la mano izquierda forman los ríos Palcazu, Cacazu y Pichinas. (Guárdese, pués, con gran cuidado de no seguir ninguna de estas aguadas porque lo harán equivocar indefectiblemente). Así es que á los chunchos que lo acompañarán les preguntará en cada aguadita ¿á donde vá esta agua? En amucich se dice: ¿Erra huasen aiñi niñ?; en campa se dice ¿Chicapeateca ñiiroca nija? Y si le dicen que va a pasar el Palcazu ó alguno de sus pequeños afluentes, guárdese de ellos: lo mismo le digo si le responden que van a pasar el Eñero al Uribiqui, ó alguno de sus afluentes, guárdese también.

En fin, procurará Ud. andar siempre por la cresta ó loma que divide las aguas del Eñero, Caza y Pichana. No dudo que encontrará en esta cresta ó cumbre divisoria, algunos malos pasos, barrancos, espinas y fangos, según lo he experimentado en casi todas mis excursiones, pero no se arredre por esto, el triunfo será completo; y quedará demostrado (una vez abierto y enderezado el camino) que de San Luis á Puerto Tucker no hay más de 15 leguas; ó sean dos jornadas de camino. Así me lo aseguró rotundamente el chuncho Martín en cuya casa me hospedé y que nos acompañó hasta San Luis en el río Chivis; le pregunté: ¿Dime Martín, en cuántos días llegamos al Cerro de la Sal? y me respondió: á nosotros nos cuesta dos días; pero a vosotros los caballeros quizá no podrán andar tan ligero; y tuvo razón.

Prosigamos: manteniéndose Ud. firme en la cumbre divisoria, procurará adelantar aniveladamente, hacia el E. ó NE., según pide la configuración del terreno, preguntando siempre á los chunchos ¿á dónde van aquellas aguaditas? y como le respondan: al Azupizú, entonces ha hallado Ud. su estrella: descanse, salude á sus amigos y compañeros, y ofrézcales unas cuantas botellas de cerveza porque el hallazgo se merece esto y mucho más.

Aguarde una hora á que el cielo esté sereno, y la neblina escondida, como le he dicho arriba y entonces observe con gran cuidado por qué parte debe efectuarse el descenso, si por la derecha ó por izquierda. Casi todos somos de opinión, tanto el señor Pérez, como el Padre Antonio y yo, que se procure trazar el camino por los terrenos que se hallan á mano izquierda de dicho río Azupizú hasta llegar á su confluencia con el río Mazaretequi Nuachiquez, en cuyo lugar le aseguro que los terrenos ya son enteramente llanos, y el río que es navegable con balsas y canoas sin ningún riesgo ni peligro.

Yo he dormido en este lugar, y es mucha verdad lo que le digo.

El Reverendo Padre Guardián me acaba de entregar la carta que Ud. le ha mandado en nombre del Ministerio, relativa á estos mismos asuntos, y á la expedición técnica que se va a organizar en Lima para dar el último fallo á esta cuestión tan grande é importante. Con grandísimo placer me he enterado de su contenido, y, además de los planos que le manda, le diré francamente mi parecer, aunque sea con alguna brevedad.

¿Qué se propone dicha expedición?

Averiguar cuáles son los mejores terrenos; cuáles son los caminos más cortos y fáciles de abrir, fomentar la colonización é inmigración; dar pan á los pobres y ociosos de la República; abrir el paso al Atlántico y levantar la Nación del estado de pobreza y envilecimiento en que se halla; también podríamos añadir que el fin de dicha expedición puede tender á alejar á los revolucionarios, y á las revoluciones, que son las causas de todos nuestros males. Todos estos fines y proyectos son muy nobles y dignos de la atención del Supremo Gobierno, y de los hombres amantes del país como demuestra serlo usted, señor Capelo.

Pues bien, si en algo pueden servirles mis conocimientos prácticos, aquí se los comunico, para que haga de ellos el aprecio que bien le parezca, sin que yo pretenda ser el preferido en esta clase de opinión:

1° Los terrenos que mas se prestan por la variedad de los productos valiosos, son los del Pachitea y sus afluentes y los del Perené y sus afluentes. Como estos terrenos son por lo común muy elevados sobre el nivel del río, carecen del gran peligro de las inundaciones, que hacen casi inhabitable é incultivable la mayor parte del Ucayali, hasta Iquitos.

2° El camino más fácil y corto para penetrar en dichas regiones, partiendo de Lima, es mi concepto el que pasando por Tarma se dirige á Chanchamayo y San Luis. Aquí debe ramificarse en tres, según la parte que se quiera poblar ó colonizar. Un camino podría partir de la confluencia del Paucartambo por la banda derecha del Perené hasta las cascadas, á fin de colonizar toda aquella región hasta el Pangoa. Otro camino (y este ya existe) debe salir de San Luis á Huancabamba y Chuchurras en el Palcazu. Y otro finalmente es el célebre camino en que tanto yo como usted nos hemos ocupado hasta hoy; y este es el preferible bajo todo concepto, para la más fácil y segura navegación hacia el Atlántico. Si el Perené no tuviese tantos malos pasos, y sobre todo las cascadas, sería de otro parecer, pues entonces podríamos embarcarnos en la confluencia del Paucartambo, pero estando como está y ha estado siempre, digo como en el principio: "no es el mejor, ni por agua ni por tierra".

3° La expedición técnica de que usted me habla, debe componerse de pocos miembros, y estos deben ser muy honrados, entusiastas y abnegados, y si es posible prácticos y conocedores de aquellas regiones, usted deber ser el primero.

4° Esta expedición debe salir al momento que cesen las lluvias, esto es a principio de junio.

5° Esta expedición debe ir prevenida de algunos combustibles, armas, instrumentos, regalos para los chunchos, y sobre todo debe tener valor, constancia y paciencia; yo se lo que le digo.

6° Puede comenzar sus estudios ó excursiones por cualquiera de las tres vías que acabo de indicar en el número segundo. Pero que no dé su fallo, hasta que haya visto y palpado las tres.

7° Para explorar todo el río Pachitea y cualquiera de sus dos afluentes que son el Pichis y el Palcazu se gastan diez días de bajada, y treinta de subida. Lo mismo le digo del Tambo y Perené, con la diferencia que como en este último hay que andar más por

tierra y contra una corriente más rápida, es más probable que sean doce días de bajada y cuarenta de subida.

8° Deberán llevar gente práctica en andar por tierra y por agua, ya sean chunchos ó civilizados.

9° Ayuda mucho el traer poco peso y embarazo, y así deben los supradichos expedicionarios resignarse desde Lima á comer lo que dá el río y el monte, aunque sea loritos y monos; así lo hacemos todos. Traigan escopetas y anzuelos: comida no faltará. También sirve la dinamita.

10° Si acaso quiere usted comenzar su viaje de exploración por San Luis y Cerro de la Sal, como le he indicado arriba, tiene gran parte de camino hecho para poder andar á bestia; solamente será necesario abrir ó componer algunos trechos desde la confluencia con el Paucartambo hasta la primera legua, después los terrenos son más llanos, y se puede andar fácilmente por el monte. Para todo será muy bueno que traiga usted en su compañía unos diez peones bien pagados y tratados; cada uno de estos peones debe traer un machete y un pico de hoja y punta. Con estos diez hombres (siendo formales) puede usted llegar al puerto Tucker, montado á bestia, primero que ninguno que vaya por los otros caminos, abiertos en otro tiempo; pues son tantos los derrumbes y palos caídos en estos años pasados, que es más fácil pasar montado por una trocha nueva que no por el camino viejo labrado.

Juntamente con estos datos, tan imperfectos, le mando dos copias fotográficas de un mapa ó plano muy grande que hemos formado yo, y el Reverendo Padre Carlos Lange de todas las regiones de la montaña, especialmente la que pertenece al Perú. Dicho plano, pintado al óleo, tiene 2 metros de ancho, por un metro ochenta centímetros de alto. Allí podrá ver usted los límites del Perú con sus Repúblicas vecinas, y también todo sus ríos navegables hasta el punto en que puedan llegar lanchitas de vapor: cuyo punto o puerto está señalado con un vaporcito.

Se manda dos ejemplares, uno sacado de una sola plancha grande, y otro sacado en cuatro planchas pequeñas para que las maneje usted con más facilidad y claridad, ó si quiere puede recortarlas por un idéntico grado de longitud y latitud y pegarlos también en un cuadro. Tengo una máquina muy buena y rápida (Kodak).

Dispense, señor Capelo, sino puedo servirle en lo que me pide, tanto como mi afecto desea y su carácter científico y patriótico se merece. No tengo más tiempo: el correo está por marcharse.

También le mando un croquis sacado de mis borradores é itinerarios de mis expediciones, para que se fije usted bien en los varios puntos de que hemos hablado en el discurso de este artículo; y tenga más á la vista los puntos culminantes y más importantes de los trabajos que la comisión dentro de poco va a emprender".

ANEXO B

Ligeros apuntes sobre el departamento de Loreto, por el teniente de la Marina Peruana, Oscar Mavila

Ninguna región del Perú más favorecida por la naturaleza que la amazónica, y si nos ponemos á estudiar su condición topográfica, la fertilidad de su suelo, las inmensas riquezas que encierran sus dilatados bosques y por último las gigantescas arterias que posee y le sirven de vías naturales, no podemos menos que quedar asombrados y prever, para día no lejano, una grandeza colosal.

Sólo es necesario que los capitales y la actividad humana en sus diferentes ramos, extraigan los tesoros acumulados durante siglos enteros y hagan cambiar por completo la situación de nuestra Patria.

Para mayor facilidad dividiremos estos ligeros apuntes en varias partes que son:
Situación geográfica del departamento
Vías de comunicación
Navegación
Comercio de exportación
Id. de importación
Industrias
Instrucción
Organización militar y
Conclusión

I
Situación geográfica del Departamento

El departamento de Loreto confina, como se sabe, por el Norte con el Ecuador y Colombia, por el Este con el Brasil, por el Sur con los departamentos del Cusco, Ayacucho y Junín, y por el Oeste con los de Huánuco y Amazonas.

Tiene cinco provincias que son: Moyobamba, Alto Amazonas, Bajo Amazonas, San Martín y Ucayali.

La floreciente ciudad de Iquitos, que es la capital del departamento, está situada á los 3°46'07" Sur de latitud y 73°11'24" Oeste del meridiano de Greenwich. Su población está dividida en dos partes, una estable y otra flotante.

La población estable asciende más ó menos á 20,000 habitantes, aumentando este número desde enero hasta junio de todos los años, en que vienen los caucheros y shiringueros á realizar sus productos y descansar de sus fatigas.

Existe una pequeña inmigración europea sobresaliendo los españoles, que, en su mayor parte albañiles, han dado gran impulso á las construcciones.

Está dotado de buenos restaurants donde el pasajero no extraña el buen servicio; pero no hay hoteles propiamente dichos, teniendo el viajero que buscar alojamiento en las casas de las personas á quienes va recomendado. Un hotel bien montado haría un espléndido negocio.

Su clima es benigno, siendo muy sano para las personas que llevan vida ordenada

y metódica. En cambio es mortífero para los viciosos, especialmente para los alcohólicos, quienes resisten muy poco tiempo. Mueren estos generalmente de unas fiebres que tienen todos los caracteres de la malaria y son acompañadas de los siguientes síntomas: dolor de cabeza, descomposición general en todo el cuerpo, bruscos cambios de temperatura y vómito negro. La muerte sobreviene con rapidez á las pocas horas de haberse presentado este último síntoma. Si se presenta erupción es un indicio favorable mediante el cual el enfermo casi siempre salva.

II
Vías de comunicación

Este departamento se comunica con el Brasil y el Atlántico por el río Amazonas, que en toda época tiene el suficiente caudal de agua para ser navegado por vapores de quince pies de calado: y con el departamento de Amazonas mediante el Marañón y Huallaga, ríos que siempre tienen agua suficiente para que embarcaciones de cuatro á siete pies de calado puedan navegar en ellos.

El majestuoso Ucayali sirve de comunicación con los departamentos del centro y sur del Perú. Este hermoso río se forma por la confluencia del Tambo y Urubamba; el Tambo está formado á su vez por el Ene y el Perené, siendo estos dos ríos las vías naturales que unen Ayacucho y Junín con Loreto. Al juntarse las aguas del Urubamba y Tambo toman el nombre de Alto Ucayali. El Urubamba pone en contacto Loreto con el Cuzco.

El Alto Ucayali al recibir la confluencia del Pachitea, toma el nombre de Bajo Ucayali. El Pachitea está formado por la confluencia del Pichis y Palcazu: el primero da salida, –mediante el buen camino que se ha construido– a los departamentos de Junín y Lima. El segundo al de Huánuco, por la vía del Mairo.

Vamos á estudiar separadamente las condiciones de navegabilidad de cada uno de estos ríos, y de ellos deducir la clase de embarcaciones que se deben emplear.

Es sabido que el gran Amazonas, que con razón ha sido llamado "un mar de agua dulce" es el río más caudaloso del mundo; habiendo lugares en donde colocándose en una orilla, se forma horizonte sin llegar á divisar la otra.

Su corriente no pasa de dos a tres millas. El fondo es de arena y lodo, de manera que el canal no es fijo y varía con frecuencia. En las mayores vaciantes la sonda no marca menos de cuatro brazas; por consiguiente, la navegación está siempre franca para vapores de gran tonelaje.

El Marañón, caudaloso, algo esplayado y de curvas suaves, puede ser navegado en toda época por vapores de seis piés de calado, hasta la entrada del Pongo de Manseriche.

El Huallaga, menos caudaloso que el Marañón, puede ser navegable por vapores de cuatro piés de calado hasta Yurimaguas.

El Bajo Ucayali tiene, en toda época, la navegación franca para vapores que no pasen de cinco pies de calado, hasta Masisea; es bastante ancho y su corriente no pasa de tres millas por hora.

Todos estos ríos tienen los mismos inconvenientes que el Amazonas, en lo que respecta al canal, pues estando constituido el fondo de lodo y arena, éste cambia con mucha frecuencia, razón por la cual hay que navegar con cuidado.

El Pachitea es río correntoso y de fondo accidentado muy variable. Hay lugares en que se esplaya tanto y el declive del lecho es tan pronunciado, que constituyen malos

pasos, pues la profundidad es escasa y la corriente llega á alcanzar cinco á seis millas por hora. Tiene algunas vueltas rápidas que originan remolinos, los cuales hay que pasar con precaución, porque sería de fatales consecuencias el menor descuido. En tiempo de lluvia puede ser navegable por vapores de ocho á diez pies de calado; pero, en vaciante, sólo de dos y medio.

Existe la feliz circunstancia de que el fondo de este río es de roca y cascajo, de manera que el canal no varía, y, si lo hace, es con mucha lentitud. Una draga se encargaría de abrir canales en los rápidos para que, en toda época, pudiera ser navegado por embarcaciones de cinco pies de calado.

El costo y sostenimiento de dicha draga creo que estaría perfectamente compensado con los beneficios que resultaría de tener la navegación de ese río expedita en toda época del año.

Las embarcaciones destinadas al tráfico en él, deben llenar las condiciones siguientes: poca eslora, bastante manga, mucha estabilidad, un calado que no pase de dos pies y un andar que no baje de doce millas. Excusado es decir que su gobierno debe ser inmejorable.

El Pichis y Palcazú son navegables durante nueve meses del año solamente, por embarcaciones que reunan las mismas condiciones que las del Pachitea. En época de vaciante, embarcaciones de un pie y medio de calado pueden surcar el Pichis hasta el Purucayali, a 31 millas de Puerto Bermúdez, ó sea hasta la mitad, más o menos, del curso del río; allí existe, de orilla á orilla, un gran bajo cuya máxima profundidad es de un pie.

Aparte de este inconveniente, tiene algunos malos pasos que dificultan la navegación y la hacen imposible en épocas de mayor vaciante. La acción benéfica de una draga en estos ríos, Pichis y Palcazú, haría que fueran navegables en toda época: el primero hasta Puerto Bermúdez, y, el segundo, hasta Puerto Mayro, por embarcaciones de tres pies de calado.

En la península formada por la confluencia de estos dos ríos, para dar origen al Pachitea, se encuentra establecido Puerto Victoria, en donde el señor Oliveira, de nacionalidad brasilera, posee vastos shiringales, dedicándose, también, á la agricultura y cría de ganado. El primero de estos ramos le da buen resultado por la feracidad del terreno.

Vemos, pues, que los ríos mencionados son navegables, y que si bien algunos de ellos presentan inconvenientes para la navegación durante cierta época del año, se les puede dejar en excelentes condiciones, haciendo que desaparezcan los malos pasos, por medio de un dragaje. Veamos ahora los ríos del sur.

El Alto Ucayali, de escasa corriente y sin ningún mal paso serio, hace que embarcaciones de tres pies de calado puedan surcarlo en toda época del año. Y como sus curvas tienen bastante radio, las lanchas que se dediquen á su tráfico pueden ser del tipo corriente.

El Urubamba es bastante correntoso, de vueltas forzosas y fondo de cascajo. Se necesita mucho cuidado para navegar en él, y las embarcaciones destinadas á su tráfico, deben reunir las condiciones siguientes: muy poco calado, que no exceda de tres pies, bastante manga, poca eslora, velocidad no menor de catorce millas, producida por dos máquinas independientes para su mejor gobierno.

El Tambo tiene casi las mismas condiciones que el Urubamba; por consiguiente, las embarcaciones que lo surquen serán del tipo de las destinadas al tráfico del primero.

Sobre la navegabilidad del Ene y Apurímac, se tiene muy pocos datos, pues la expedición del almirante Tucker no llegó sino hasta la boca del primero. El Apurímac

ha sido explorado por el señor Samanez, pero los resultados no son bien conocidos. Ultimamente el coronel Portillo lo ha explorado; mas como la expedición bajó en balsas, no se pudo hacer una comprobación seria de las condiciones prácticas de esa vía fluvial.

Sería muy conveniente que el Gobierno mandara una comisión para hacer un estudio definitivo de esta vía.

Extensión navegable de los Ríos Orientales del Perú

Amazonas (parte peruana) (*)	376		millas
Marañon	393		"
Huallaga	197		"
Bajo Ucayali	772		"
Alto Ucayali	765		"
Pachitea	191		"
Palcazu	36	1/2	"
Pichis	84		"
Tambo	20		"
Urubamba	35		"
Total	2,853	1/2	Millas

Como se ve, en esta cifra no se tiene en cuenta un sin número de ríos, tales como el Morona, Pastaza, Tigre, Napo, Putumayo, Yavarí, Purús, Yurúa, Aquiry, Madera, Ene, Apurímac, Perené, &, cuyas extensiones navegables no han sido medidas.

III
Navegación

La navegación a vapor está constituida, en primer lugar, por una compañía inglesa de vapores, cuyo directorio reside en Londres, la que pone en comunicación directa Iquitos con Europa; luego por otra que hace el tráfico entre el Pará é Iquitos, y, finalmente, por las lanchas de empresas particulares que comercian en el Amazonas y sus afluentes peruanos.

La primera de estas compañías, Iquitos Booth S.S. Company, tiene, para llenar su servicio, cinco vapores cuyos nombres y tonelajes son los siguientes:

Yavarí	782	toneladas de registro, declaradas		
Napo	662	"	"	"
Bolívar	615	"	"	"
Huáscar	582	"	"	"
Ucayali	507	"	"	"

El calado máximo de estos vapores es de veinte pies y tienen un andar de doce millas por hora.

La compañía está comprometida a poner en comunicación mensual Iquitos con

(*) Comprendida entre la confluencia de los ríos Ucayali y Marañón y la boca del Yavarí.

Europa. Estos vapores no tienen itinerario fijo: procuran salir de Iquitos cada mes, pero se presentan muchos casos en que se encuentran reunidos dos de estos vapores en la bahía. Tienen comodidad para conducir veinte pasajeros de primera clase, siendo £ 20 el valor del pasaje á Europa.

La compañía que hace el tráfico entre Iquitos y el Pará, está formada por capitalistas ingleses y el directorio reside en Londres. Lleva la bandera brasilera y, por consiguiente, está sujeta á las leyes de esa República.

Esta línea hace su servicio mensual alternándose con la Booth; de manera que Iquitos se comunica con el Atlantico, cada quince días, próximamente.

Tiene para llenar este servicio los siguientes vapores:

Perceveransa.	615	toneladas de registro, declaradas
Joao Alfredo	508	" " "
Río Tapajos	301	" " "
Río Branco	400	" " "
Justo Sherman	350	" " "
Laudro Sodré.	300	" " "

Calan estos vapores, con toda su carga, dieciséis piés y el andar es de diez millas por hora. Tienen comodidad para ochenta pasajeros de primera clase.

Por último, el servicio comercial en el Amazonas y afluentes peruanos se llena mediante cuarenta lanchas nacionales, cuyos tonelajes varían de cien á ocho. Las pequeñas embarcaciones á vapor remolcan, generalmente, albarengas de treinta toneladas.

Además, se usan embarcaciones primitivas, como la balsa, canoa, montería y batelón. La construcción de estas dos últimas requiere ciertos conocimientos de arquitectura naval; pues son de quilla y cuadernas.

Los cuadros siguientes dan una idea de la importancia de la navegación en el departamento:

Año 1900

RIOS	ENTRADAS		SALIDAS		TOTAL	
	Tonelaje	Pasajeros	Tonelaje	Pasajeros	Tonelaje	Pasajeros
Ucayali	5.004	1.763	4.965	1.231	9.969	2.994
Huallaga	2.185	975	1.795	935	3.980	1.910
Yavarí	721	352	677	383	1.398	1.735
Diversos	13.664	1.115	10.791	1.007	24.455	2.122
Resumen	21.574	4.205	18.228	3.556	39.802	7.761

Tarifa de pasajes de primera clase de Iquitos a la boca del Pachitea

	Nauta	Avispa	Arica	Palizada	Nazareth	Tamanco	San Marcos	Maquia	Puinagua	Puca-panga	Mangua	Yancha-mayo	Sanyacu	Paca	Inahuaya	Conta-mana	Huáscar	San Jerónimo	Tomi-chico	Callería	Pucallpa	Abujao	Masisea	Tushma
Iquitos	10.00	15.00	18.00	22.00	25.00	30.00	32.00	37.00	40.00	42.00	45.00	47.00	48.00	50.00	52.00	56.00	59.00	62.00	65.00	68.00	70.00	72.00	74.00	76.00
	Nauta	5.00	8.00	12.00	15.00	20.00	22.00	27.00	30.00	32.00	35.00	37.00	38.00	40.00	42.00	46.00	49.00	52.00	55.00	58.00	60.00	62.00	64.00	66.00
		Avispa	3.00	7.00	10.00	15.00	17.00	22.00	25.00	27.00	30.00	32.00	33.00	35.00	37.00	41.00	44.00	47.00	50.00	53.00	55.00	57.00	59.00	61.00
			Arica	4.00	7.00	12.00	14.00	19.00	22.00	24.00	27.00	29.00	30.00	32.00	34.00	38.00	41.00	44.00	47.00	50.00	52.00	54.00	56.00	58.00
				Palizada	3.00	8.00	10.00	15.00	18.00	20.00	23.00	25.00	26.00	28.00	30.00	34.00	37.00	40.00	43.00	46.00	48.00	50.00	52.00	54.00
					Nazareth	5.00	7.00	12.00	15.00	17.00	20.00	22.00	23.00	25.00	27.00	31.00	34.00	37.00	40.00	43.00	45.00	47.00	49.00	51.00
						Tamanco	2.00	7.00	10.00	12.00	15.00	17.00	18.00	20.00	22.00	26.00	29.00	32.00	35.00	38.00	40.00	42.00	44.00	46.00
							San Marcos	5.00	8.00	10.00	13.00	15.00	16.00	18.00	20.00	24.00	27.00	30.00	33.00	36.00	38.00	40.00	42.00	44.00
								Maquia	3.00	5.00	8.00	10.00	11.00	13.00	15.00	19.00	22.00	25.00	28.00	31.00	33.00	35.00	37.00	39.00
									Puinagua	3.00	6.00	8.00	9.00	11.00	13.00	17.00	20.00	23.00	26.00	29.00	31.00	33.00	35.00	37.00
										Puca-panga	3.00	5.00	6.00	8.00	10.00	14.00	17.00	20.00	23.00	26.00	28.00	30.00	32.00	34.00
											Mangua	2.00	3.00	5.00	7.00	11.00	14.00	17.00	20.00	23.00	25.00	27.00	29.00	31.00
												Yancha-mayo	1.00	3.00	5.00	9.00	12.00	15.00	18.00	21.00	23.00	25.00	27.00	29.00
													Sanyacu	2.00	4.00	8.00	11.00	14.00	17.00	20.00	22.00	24.00	26.00	28.00
														Paca	2.00	6.00	9.00	12.00	15.00	18.00	20.00	22.00	24.00	26.00
															Inahuaya	4.00	7.00	10.00	13.00	16.00	18.00	20.00	22.00	24.00
																Conta-mana	3.00	6.00	9.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00
																	Huáscar	3.00	6.00	9.00	11.00	13.00	15.00	17.00
																		San Jerónimo	3.00	6.00	8.00	10.00	12.00	14.00
																			Tomi-chico	3.00	5.00	7.00	9.00	16.00
																				Callería	2.00	4.00	6.00	8.00
																					Pucallpa	2.00	4.00	6.00
																						Abujao	2.00	4.00
																							Masisea	2.00

Año 1901

RIOS	ENTRADAS		SALIDAS		TOTAL	
	Tonelaje	Pasajeros	Tonelaje	Pasajeros	Tonelaje	Pasajeros
Ucayali	3.748	1.070	2.762	1.888	7.510	2.958
Huallaga	2.484	616	2.514	1.341	4.998	1.957
Yavarí	325	379	1.343	183	2.704	562
Diversos	12.941	1.043	13.174	665	26.115	1.708
Resumen	20.498	3.108	20.829	4.077	41.327	7.285

Nota.- En "Diversos" está comprendido el movimiento entre Europa, Brasil é Iquitos.

Estos cuadros pecan por defecto, pues en los libros donde se anota el movimiento general de embarcaciones, se indica el tonelaje de lanchas sin tener en cuenta el de las albarengas.

Asimismo no se ha considerado en el movimiento del río Yavarí sino las lanchas nacionales, sin contar las brasileras y vapores de la misma nacionalidad que trafican continuamente en ambas márgenes.

En el resumen total de toneladas para 1900 corresponde 17,403 al movimiento de cabotaje y 22,399 al movimiento entre Europa, Brasil é Iquitos, y para 1901 corresponde 17,895 al cabotaje y 22,432 al movimiento directo.

Comparando estos cuadros vemos un incremento insignificante á favor de 1901, que debe considerarse como un gran resultado, atendiendo á la situación crítica por la que ha pasado el departamento, como consecuencia de la baja inesperada de sus productos y á la suspensión de créditos en Europa á las casas comerciales de Iquitos que abusaron demasiado de dicho crédito.

Sin embargo, se ve que la crisis no ha afectado mucho al movimiento fluvial.

A pesar de que nuestra marina mercante aumenta día á día, hay causas que se oponen á un desarrollo rápido, y tal como debía ser, atendiendo á la importancia comercial cada vez mayor del departamento. Citaré una de ellas: el Perú, por una ley del Estado, declaró todos nuestros ríos navegables, accesibles á todas las banderas del mundo; mientras tanto el Brasil, más previsor que nosotros, limitó esta generosa concesión al Amazonas, reservándose la navegación de los afluentes para la bandera nacional. Ahora bien, la mayor parte de las casas comerciales de Iquitos tienen propiedades é intereses en esos afluentes brasileros y necesitan de lanchas á vapor para atender dichos intereses, de donde resulta el fenómeno curioso de que esas lanchas pertenecientes á casas peruanas y adquiridas con capitales peruanos, tienen que ir á matricularse en el Brasil. Igual obligación se impone á las casas que tienen propiedades en el Alto Purús, es decir en territorio netamente peruano, pero al cual no se puede llegar en lanchas sino remontando la parte brasilera de esos ríos. En cambio, las casas brasileras de Manaos ó del Pará no necesitan tomarse este trabajo, pues su bandera trafica, amparada por nuestras leyes, hasta en el más insignificante de nuestros ríos navegables.

La acción del Gobierno debe, pues, tender a hacer desaparecer este primer inconveniente, recomendando á nuestros diplomáticos en el Brasil que sean infatigables hasta obtener la libre navegación de nuestra bandera por los afluentes del Amazonas brasilero, ó suspendiendo, si esto no pudiera obtenerse, la libertad de que gozan actualmente las banderas de todas las naciones para traficar en todos nuestros ríos, reservando este derecho tan sólo para nuestra bandera, con lo que favoreceríamos grandemente el desarrollo de nuestra marina fluvial.

Los otros inconvenientes, puramente locales, tienen que ser bien estudiados para dictar sabias medidas, fomentando así un importante ramo de la riqueza y seguridad públicas.

Conviene hacer notar que todas las lanchas nacionales están pura y exclusivamente dedicadas al servicio comercial de las casas á que pertenecen, quienes tienen así monopolizado todo el negocio en los ríos é imponen la ley al pequeño negociante, que en Iquitos es llamado "regatón". De ese modo todos los habitantes de los ríos quedan sujetos al capricho y monopolio del alto comercio. A mi juicio, este es el motivo principal de que el poder comercial de Loreto no se desarrolle con la misma rapidez que el de los estados amazónicos del Brasil.

Esta nación paga una subvención enorme á la "Compañía de Navegación en el Amazonas" que cuenta con más de 100 vapores y líneas fijas, establecidas en los ríos Madera, Purús, Río Negro, Yurúa, Yavarí, etc., etc. Y se puede decir, sin exagerar, que esta Compañía, cuyo único negocio consiste en llevar carga y pasajeros, ha sido el principal coeficiente para el gran desarrollo que ha alcanzado toda aquella sección del Brasil.

Al respecto es preciso confesar que el Perú cometió un error al rechazar de plano el proyecto que se le presentó el año pasado, para establecer una línea de vapores, con itinerario fijo, entre Iquitos y los ríos Ucayali, Marañón, Huallaga y Yavarí. El día que haya una línea subvencionada, que se limite á llevar carga á flete, siéndole completamente prohibido hacer negociaciones por su cuenta en los ríos mencionados, habremos dado un gran paso adelante.

Tarifa de fletes de la "Iquitos Booth S.S. Company"
de Iquitos á Europa

Artículos finos, incluyendo libros, bicicletas, algodones, cuchillería, drogas, bordados, géneros de fantasía, toda clase de vestidos de mujeres, artículos de cuero y jebe, artículos de medicina, lino, espejos, instrumentos científicos y de música, fósforos, fulminantes de percución, perfumería, pianos, pinturas, naipes, hilo para coser, sombreros de seda ó felpa, papel de hilo de toda especie, tejidos, jabón de olor, trementina, maquinarias por piezas ó embaladas, que no excedan de veinte quintales, sal, coke en sacos, azúcar en panes, menaje de cocina y otros artículos no peligrosos en cubierta, 120 chelines por tonelada de peso ó medida, á juicio del Capitán.

Anclas, yunkes, armas, asbestos, quincallería, porcelana, mercadería de bronce, cerveza en barril, mantequilla, botones, soda cáustica, cadenas, quesos, cabullerías, cuerdas de algodón, cobre, hierro galvanizado, cristalería, tinta, rieles de hierro, ferretería, provisiones (no consideradas en otro capítulo), máquinas de coser y tejidos, sombreros de paja, mercaderías de acero, aceite, etc., etc. 100 chelines por tonelada de peso ó medida, á juicio del Capitán.

Velas, harina, lámparas, metales, mercaderías de madera, mamparas de vidrio, fornituras, galletas, leche condensada, frascos de encurtidos y conservas en barriles.

Tarifas de fletes en el río Ucayali

MERCADERIAS	TIPOS	Avispa	Palizada	Sarayacu	Contamana	San Jerónimo	Pucallpa	Masisea
Azufre, salitre, acero, fierro, cobre	10 kilos	0.36	0.36	0.58	0.65	0.65	0.65	0.72
Agua florida	c. 12 lb.	0.20	0.21	0.58	0.65	0.65	0.65	0.72
Azúcar	1/4 de barril	0.90	0.90	2.20	2.40	2.40	2.40	3.00
Aceite linaza, aguarraz	5 galones	0.45	0.45	1.40	1.50	1.50	1.50	2.00
Arroz, almidón, café, cacao, frejol, maíz	10 kilos	0.20	0.20	0.45	0.55	0.55	0.55	0.60
Aguardiente	garrafón	0.60	0.60	1.40	1.50	1.50	1.60	1.80
Conservas	c/. 4 doc.	0.60	0.60	1.40	1.50	1.50	1.80	2.00
Cal	barril	2.00	2.00	3.60	5.50	5.50	6.00	7.00
Cerveza, ginger ale	c/. ó barril	1.50	1.50	2.80	3.00	4.00	4.00	5.00
Cera en velas	cajón	0.40	0.40	0.90	1.20	1.20	1.20	1.40
Caucho, jebes, sernambí	15 kilos	0.35	0.35	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60
Estopa flor de balsa	15 kilos	0.45	0.45	1.10	1.20	1.20	1.50	1.60
Escopetas	c/. 24	1.75	1.75	4.40	4.80	4.80	5.00	6.00
Ferretería	10 dec. cub.	0.20	0.20	0.28	0.43	0.50	0.50	0.60
Fariña	panero 30 k.	0.60	0.60	1.40	1.40	1.40	1.50	1.80
Fósforos	lata	0.60	0.60	1.40	1.50	1.50	2.00	2.80
Garrafones vacíos	12 frascos	0.20	0.25	0.50	0.60	0.60	0.60	0.70
Galletas de soda	10 lb. en lta.	0.20	0.20	0.45	0.50	0.50	0.50	0.60
Harina Galletón	barril	1.30	1.40	3.60	4.40	4.50	5.00	5.10
Harina	caja	0.90	0.90	1.60	1.90	1.90	2.60	3.00
Jabón	Id.	0.36	0.36	0.86	0.95	0.95	0.95	1.20
Kerosene	c/. 10 glns.	0.87	0.87	2.20	2.40	2.40	2.80	3.00
Id.	12 galones	1.10	1.10	2.80	2.90	2.90	3.30	3.80
Licores de todas clases	c/. o java	0.65	0.65	1.50	1.65	1.65	1.80	2.00
Loza y muebles	10 dec. cub.	0.15	0.15	0.36	0.36	0.36	0.36	0.45
Cimiento	barril	1.50	1.50	3.00	4.00	4.00	4.00	5.00
Manteca de cerdo	c/. 12 lb.	0.72	0.72	1.73	2.00	2.00	2.00	2.40
Id. de vaca marina	garrafón	0.65	0.65	1.50	1.50	1.65	1.65	2.00
Máquina de coser	caja	1.73	1.73	4.32	4.60	4.60	4.60	5.80
Munición	quintal	0.65	0.65	1.50	1.65	1.65	1.65	2.00
Papas	cajón	0.65	0.65	1.50	1.65	1.65	1.65	2.00
Pintura	12 lb. tarro	0.20	0.21	0.50	0.58	0.58	0.58	0.75
Peroles, hornos	10 k.	0.29	0.29	0.65	0.72	0.72	0.80	0.85
Parches	100 ps.	4.30	4.30	7.90	8.60	8.60	9.40	10.00
Pólvora	25 c/. 60 lb.	1.75	1.75	4.40	4.60	4.60	5.20	5.80
Sal	L/. 40 k.	1.45	1.45	1.73	1.87	1.87	1.87	2.00
Tabaco	15 k.	0.36	0.36	0.86	1.00	1.00	1.00	1.20
Velas estearinas	c/. 25 lb.	0.29	0.29	0.65	0.72	0.72	0.80	0.86
Vino, vinagre	garrafón	0.58	0.58	1.16	1.16	1.45	1.45	1.75
Arts. no denominados	10 dec. cub.	0.20	0.21	0.43	0.50	0.50	0.50	0.58
Dinero, plata	1%							
Id. cobre	2%							

80 chelines por tonelada de peso ó medida, á juicio del Capitán.

Botellas de cerveza, sidra, aguas minerales, jabón, cimiento romano, arroz, etc., etc. 60 chelines por tonelada de peso ó medida, á juicio del Capitán.

Especies valorizadas, como pasamanerías, joyerías, etc., etc. 1 1/2% ad valorem.

Sustancias elásticas. £ 5 tonelada inglesa.

Por esta tarifa vemos que el flete medio por tonelada, ya sea de peso, ya de medida, es de 90 chelines, ó sean £ 4.10.

IV

Exportación

El comercio de exportación está reducido á las sustancias elásticas tales como el jebe fino, el sernambí de jebe, el sernambí de caucho, el caucho, y por último la nueva sustancia descubierta, que en Europa tiene tanto valor como el sernambí de jebe y que los ingleses denominan weak fine. Este no viene á ser otra cosa que el jebe fino oscuro.

Otro de los artículos que ocupaba lugar preferente en la exportación, era el tabaco, pero en el día esta industria ha decaído mucho á causa principalmente del impuesto que grava hoy sobre ella y debido á la forma inconsulta de hacerlo efectivo.

El cuadro siguiente que contiene la exportación de dos años consecutivos, dará una idea del rápido desarrollo de la industria gomera.

Exportación durante los años 1900 y 1901

Años	Jebe fino	Entrefino	Sernambí	Caucho	Sernambí	Weak fine	Total
1900	296.828	21.988	142.992	81.959	315.560	—	859.327
1901	478.119	44.282	269.025	60.094	517.322	4.019	1'372.861
Diferencia	181.291	22.294	126.033	21.865	201.762	4.019	513.534

Valores de las sustancias elásticas en Europa

Años	Jebe fino	Entrefino	Sernambí	Caucho	Sernambí	Weak fine
1899	$. 51	$. 48	$. 42	$. 43	$. 35	—
1900	" 47 (?)	" 44 (?)	" 39 (?)	" 40 (?)	" 28 (?)	—
1901	" 43	" 39	" 31	" 31	" 20	$. 33

Comparando la exportación de los dos últimos años consecutivos observamos lo siguiente: que el jebe fino, el entrefino y el sernambí de jebe, han duplicado su exportación en el último año; en cambio el caucho ha sufrido un descenso notable. Esta disminución es debida á que el caucho explotable se ha extinguido en los ríos Amazonas, Ucayali, Marañón, Yavarí, etc., etc. El Alto Purús y Alto Yuruá que hasta hace poco eran los puntos de reunión de los caucheros, por encerrar en su seno inmensa cantidad de esta preciosa sustancia, arrojan hoy cifras pequeñas en la producción del

caucho, habiendo tenido que retirarse por esta razón los caucheros al Aquirí, al Madre de Dios, etc., etc. Para que los ríos arriba mencionados puedan entrar nuevamente en explotación, será necesario que trascurran por lo menos diez ó quince años, que es el tiempo necesario para que vuelvan á crecer los árboles de caucho que han sido cortados.

En cambio, la explotación del jebe, como podemos notar por la diferencia que arroja á favor del último año, ha tomado un rápido desarrollo. El jebe es la verdadera fuente de riqueza con que el país cuenta; fuente inagotable que es susceptible de considerable incremento fomentando el cultivo del árbol que lo produce.

El caucho podría considerarse como fatal para el país, mientras no se sisteme y reglamente su explotación y se vele y garantice la vida de los que van en su busca.

Cuántas de esas planchas de caucho que llegan á Europa habrán sido regadas con la sangre de los aventureros que las explotan; cuántas guardarán entre sus capas este único testimonio de horrorosos crímenes!

La facilidad con que se le explota es un aliciente para aquellos que desean hacer rápidamente una fortuna; se lanzan en su busca pasando las mayores penalidades, llevando en los bosques vírgenes una vida de peligros y privaciones incesantes, levantando sus miserables tambos adonde la suerte lo decide y alimentándose casi siempre de raíces y frutos de la montaña. Es natural pues que generalmente perezcan antes de haber podido realizar sus sueños de oro, víctimas de la anemia, del paludismo, de las garras de una fiera, de la flecha de un salvaje ó de la mordedura de un reptil. Por estas causas el Yavarí es el cementerio de más de 10,000 peruanos.

Así como el jugador tiene cifrada sus esperanzas en un golpe de dados, esperanza que le produce la fiebre del oro haciéndole perder hasta el último centavo que posee; así también el cauchero sueña con un manchal que lo haga rico de improviso, y fiado en su buena estrella se lanza en su busca para rendir la vida la mayor parte de las veces.

¡Y en esta situación se hallan los 15,000 caucheros que trabajan en Loreto y en el Madre de Dios y que todos son compatriotas nuestros!

¡En cambio, qué diferente es la explotación del jebe que permite rodearse de todas las comodidades que la vida material exije!

Los propietarios de jebales no sólo se dedican á la explotación del jebe, objeto principal de su trabajo, sino también á la agricultura, á la crianza de ganado vacuno, etc., etc. Hoy el sembrío de la caña de azúcar para elaborar con ella ron, aguardientes, miel y chancaca, va tomando un impulso grande y esto sin desatender el trabajo principal que es la extracción del jebe.

La explotación de esta sustancia sólo se verifica durante seis meses del año, en la época en que las estradas se ven libres de inundaciones dedicándose la peonada durante los otros seis meses á diferentes trabajos y en especial á la agricultura.

Las haciendas de jebe están en continua y regular comunicación con Iquitos por las lanchas que frecuentemente tocan en sus puertos; estando así garantizados la vida é intereses del patrón y peones. No sucede lo mismo con los caucheros, que obligados á abandonar sucesivamente las manchas que encuentran y explotan, tienen que ir internándose en los bosques sin rumbo determinado, quedando así meses enteros sin comunicación con los centros poblados. En una palabra el jebe es la vida, la colonización, la explotación inteligente del suelo; mientras que el caucho, tal como hoy se le explota, es la muerte, la despoblación, la lucha ciega con la naturaleza.

Antes de concluir este capítulo haremos una comparación de la exportación de los estados amazónicos del Brasil y la exportación total del Perú; comparación de lacónica elocuencia que invita á nuestros legisladores y hombres de Estado á meditar seriamen-

te sobre la suerte de nuestro oriente y á dirigir una mirada previsoria hacia su porvenir.

Cuadro comparativo

	Fino	Entrefino	Sernambí	Caucho	Total
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Brasil	8'035.122	1'703.180	2'220.793	3'230.326	15'189.421
Perú	478.119	44.282	786.446	64.113	1'372.861
Diferencia	7'557.003	1'658.898	1'434.347	3'116.213	13'816.560

De esta comparación resulta una diferencia enorme; haciendo nosotros el papel de un pigmeo al lado de un gigante.

Pero es de advertir que casi el total de los 3'230.326 kilos de caucho exportado por el Brasil, ha sido exportado por peruanos y en territorio peruano; percibiendo los derechos de explotación el Brasil, por no tener el Perú aduanillas en los ríos Yurúa y Purús.

V

Importación

El departamento importa de Europa y América del Norte todo lo indispensable para la vida; desde el alimento hasta los vestidos, desde lo más indispensable hasta lo más superfluo.

Importa gran cantidad de azúcar, harinas, arroz, papas, cebollas, ajos, etc., etc., ropa hecha, calzado, escopetas, pólvora y munición. La mayor parte de estos artículos son de mala calidad y se expenden en Iquitos á precios subidos.

Es sensible decir, que por no haberse organizado en la aduana de Iquitos una sección de estadística, no me ha sido posible tomar los datos, artículo por artículo, como era necesario para dar una idea del poder comercial del departamento. El único dato exacto que puedo citar es que mensualmente llega á Iquitos un vapor conduciendo de 18,000 á 25,000 bultos, que representan un peso de 1,000 á 1,500 toneladas, término medio.

El resto de la República no tiene ninguna relación comercial con el departamento y sólo hoy se inicia una pequeña corriente entre Lima é Iquitos, el que ha comenzado á importar de la capital: cigarrillos, fósforos y aguardientes, artículos que salen del Callao hasta Liverpool y allí se trasbordan para volver hasta Iquitos. Es decir que esos artículos dando una vuelta enorme y pagando un flete exorbitante, pueden hacer competencia á los similares del extranjero.

Estoy convencido que un estudio serio sobre el poder comercial de Loreto, y de las vías que lo unen con la costa, nos conduciría inmediatamente á pensar en un ferrocarril y que dicho estudio nos demostraría la posibilidad material de llevar á cabo esta obra gigante por su trascendencia. Ese ferrocarril, entre otras inmensas ventajas, tendría la de abrir al comercio y á las industrias de la costa un mercado floreciente y hacia el cual dirigen miradas codiciosas las más poderosas naciones productoras del mundo. Ese

ferrocarril salvaría á todas las industrias peruanas que hoy languidecen ó que se ven amenazadas de muerte, y nos permitiría reconquistar comercialmente los inmensos territorios que nos han sido arrebatados ó que nuestros vecinos nos disputan.

VI

Industria

Este capítulo puede subdividirse en varias partes, que son:
Agricultura
Pesquería
Manufactura

Agricultura

Este importante ramo se halla en embrión; se reduce únicamente al cultivo del plátano, de la yuca, del maíz, del frejol y del arroz, todo lo cual se comienza hoy día a sembrar á orillas del Marañón; el tabaco ha decaído mucho debido al impuesto y á la manera de recaudarlo.

En todo shiringal se forman grandes chácaras de plátanos y yucas, por ser estos los principales elementos que constituyen la alimentación del loretano. El plátano se emplea de varios modos: en los guisos, en forma de pan, sancochando el plátano verde que entonces toma el nombre de inguiri, haciéndolo fermentar y obteniendo una bebida agradable que se llama plabaniza.

La yuca igualmente es empleada de varios modos, principalmente en forma de "fariña" que es una harina de grano grueso semejante á la papa seca, y que no se malogra aunque esté expuesta á la humedad ó á la intemperie. Su beneficio es sencillo, reduciéndose todo á moler la yuca y a tostarla en grandes sartenes de cobre. Su producción en el departamento es insuficiente; pues se importa gran cantidad del Brasil.

Algunos inmigrantes españoles han formado chácaras en las cercanías de Iquitos, dedicándose al sembrío de hortalizas y verduras. Una lechuga se vende corrientemente á 20 centavos.

También va tomando cierto incremento el sembrío de la caña de azúcar para la elaboración de aguardiente de caña, chancaca y miel.

En los ríos Amazonas, Marañón, Ucayali, etc., etc., habrá un total próximamente de 60 puestos ó chácaras con trapiche, que elaboran por término medio cada uno de ellos 27,000 litros anuales; el departamento produce, pues, cosa de 1'620,000 litros al año con un valor que puede calcularse en S. 486,000[1].

Recién se inicia la ganadería y con buen éxito; pues se ha importado ganado de la sierra logrando aclimatarlo muy bien. El pasto con que lo alimentan es natural y se obtiene con solo rozar el terreno.

Hoy día existen en los ríos Ucayali y Marañón pequeños criaderos de ganado en esa forma.

La agricultura en Loreto reclama protección decidida de nuestros poderes públicos, puesto que su desarrollo constituye la fuente principal de riqueza de un país.

---

(1) Estos datos no son sino aproximados: pues la oficina recaudadora de impuestos hace poco tiempo que ha establecido su servicio.

ANEXO B

Ninguna sección de nuestro territorio se presta más, ya por la fertilidad de su suelo que es asombrosa, ya por la facilidad que hay para comunicarse de un lugar á otro mediante los grandes ríos y sus afluentes, para que la agricultura alcance un desarrollo colosal.

Citaremos un ejemplo digno de imitarse: los hombres públicos de los estados de Amazonas, Pará y Manaos no omiten esfuerzo alguno para proteger la agricultura; el Estado roza los terrenos, construye las casas provisionales, y en seguida coloca al inmigrante que no necesita ya sino tomar las herramientas, que también el Estado le proporciona, y labrar la tierra. Si por cualquier motivo el colono quiere abandonar su chácara, el Estado le compra las plantas de cacao en una suma proporcional a la edad de ellas. Es digno de imitarse.

Pesquería

Los caudalosos ríos que forman la red amazónica contienen en su seno grandes riquezas. Existe una gran cantidad de variados peces cuya explotación constituye una industria de importancia.

El paiche, la gamitana y el zúngaro, son muy apreciados por sus carnes sabrosas y sus propiedades alimenticias. El primero de ellos, el paiche, compite con el bacalao; tiene una longitud que varía de un metro á metro y medio. Bien preparado constituye un plato exquisito, y es el alimento principal de las poblaciones ribereñas.

Esos peces depositan sus huevos en las grandes lagunas que forman el Amazonas, Ucayali, Marañón, etc., etc., con sus desbordes. La pesca con arpones y la salazón, se verifican desde el mes de marzo hasta el de agosto.

Cada paiche da de 4 á 8 piezas saladas ó lonjas y el valor de cada una de éstas fluctúa entre 0.50 centavos y 1 sol.

Tampoco existe el menor dato que nos dé á conocer el pie en que se encuentra esta importante industria, pero por deducciones se puede hallar lo aproximado. Supongamos que sean 40,000 el total de habitantes que consumen paiche, á cada uno de ellos les dura una lonja de paiche una semana; así es que al año se consumiría un total de 1'920,000 lonjas, que representan, por término medio, un movimiento de S/. 960,000.

El zúngaro, de carne suave y sabrosa, debe comerse inmediatamente después de cogido. La gamitana nada tiene que envidiar á la suculenta corvina de mar.

También es objeto de comercio la tortuga de río, que en estas regiones es llamada "charapa"; su carne es alimenticia y el sabor agradable. La caza de estos animales se verifica en la época de vaciante, cuando quedan descubiertas las playas.

Sensible es decir que las charapas están extinguiéndose, porque su caza no ha sido reglamentada y los charaperos concluyen con los huevos. Otro enemigo que tiene la industria de la pesquería es el "barbasco", yerba que mezclada con el agua del río se emplea para narcotizar y coger los peces y que tiene el inconveniente de destruir los huevos y de matar los peces recién nacidos.

Manufactura

La manufactura está limitada a un círculo muy reducido. Existen en Iquitos dos factorías bien montadas que son: la del Gobierno y la de la casa Welche, además hay pequeñas instalaciones para atender al servicio y reparaciones de las lanchas. Las dos primeras tienen elementos para ejecutar obras de importancia.

Hay dos fábricas á vapor de ladrillos y tejas, cuya producción es insuficiente para

las construcciones que diariamente se llevan á cabo, de modo que se tiene que importar esos materiales del Brasil.

También cuenta el departamento con dos fábricas á vapor de aserrar maderas. Una de ellas, la instalada en Puritania sobre el Amazonas, pertenece al señor Otoniel Vela.

En estas fábricas se asierran las ricas maderas de nuestras montañas, tales como la caoba, rolla, cedro, etc., esta última es comúnmente empleada en todas las construcciones de edificios, y su valor no pasa de 0.20 centavos el pie cuadrado de una pulgada de espesor. A la fecha el jebe que se exporta á Europa se embala en cajas de cedro preparadas en las fábricas de aserrar.

Existe también una fábrica de cigarrillos á vapor; otra de hielo y dos de aguas gaseosas.

Los sombreros de paja ocupan lugar preferente en la manufactura; Moyobamba, Rifa, Lamas, etc., etc., son los lugares cuyo único comercio de exportación consiste en sombreros tejidos á mano, que son muy apreciados en Europa y especialmente en el Brasil.

El corte de leña para el consumo de las fábricas y lanchas a vapor, puede considerarse como una industria de cierta importancia.

Es el primer recurso de que se puede echar mano para ganarse la vida en los lugares traficados por embarcaciones a vapor.

Existen maderas que deben preferirse para ese negocio, tales son: la capirona, quinilla, remo, caspi, &, que se preparan en rajas de un metro de largo por un decímetro de diámetro. El precio en Iquitos, Ucayali, Marañón, etc., es de 20 soles el millar, y en los ríos de cabecera 30 soles.

Un hombre puede cortar al día, por término medio, 150 rajas.

El consumo anual de leña en Iquitos y los ríos, es de 40.000,000 de rajas, lo que representa un movimiento de 1.000,000 de soles.

VII

Instrucción

Uno de los departamentos del Perú más adelantados en este ramo es el de Loreto. Iquitos cuenta con seis escuelas, tres de varones y tres de niñas. Allí reciben instrucción primaria casi, puede decirse, que el total de los niños existentes en la ciudad, siendo raro encontrar en la presente generación un analfabeto. El pueblecito más insignificante tiene su escuela, y es digno de aplauso la preocupación constante de las Municipalidades y de la Junta Departamental para sostener dichas escuelas.

Los jóvenes loretanos, concluida su instrucción primaria a los 14 ó 15 años, más ó menos, entran al trabajo, recibiendo, prácticamente, lecciones comerciales. A los 20 años tienen casi conquistada su independencia material.

VIII

Organización Militar

Debe ser fruto de madura reflexión y prolijo estudio, la organización militar que se dé al departamento. Podemos atender para ello, á dos cosas; primero, á su topografía; y, segundo, á la índole de sus habitantes.

En cuanto á lo primero, difiere por completo del resto de nuestro territorio que, accidentado ó llano, está cruzado en todas direcciones de caminos, siendo éstos las

únicas vías para comunicarse de un punto á otro. En cambio, el departamento de Loreto, exceptuando la región montañosa, está formado por una interminable llanura cubierta por selva real, donde no existe ningún camino fijo. Todas las poblaciones y propiedades están situadas á la orilla de los ríos, ya sean principales ó secundarios, que, formando una red inmensa, son las arterias naturales y forzosas de que el comercio tiene que servirse para el intercambio de sus mercaderías.

Ahora, si atendemos a la índole de sus habitantes, podemos decir lo siguiente: el loretano, desde que nace, va al río. De niño, sus juegos y entretenimientos se relacionan todos con la navegación; los padres tallan, para sus hijos, canoas en miniatura con todos sus accesorios, para que, á la vez que se distraigan, aprendan el manejo de ellas por medio de este simulacro. De los 14 á 15 años se da de alta como ayudante ó aprendiz y comienza á navegar en los ríos, hasta hacerse "práctico"; se puede decir que á los 20 años ha recorrido todos los ríos del departamento, convirtiéndose en un marinero dotado de gran pericia. Hasta la naturaleza de los negocios que se verifican en los ríos, contribuye a que, hombres y mujeres, se familiaricen con la navegación y manejo de embarcaciones.

En cambio, no está acostumbrado á las fatigas del soldado. Un loretano no resistiría que se le cargara con el equipo de un soldado y se le obligara á hacer una jornada rápida y extensa. Acostumbrado al clima ardiente del departamento y debilitado por él, sucumbiría al atravesar las cordilleras; es decir, que rara vez será un buen soldado; pero en cambio siempre un buen marinero.

De todo esto se desprende, que el principal papel del loretano para nuestra defensa, servicio de policía, &, está en nuestra marina fluvial, y consecuentes con esta conclusión, nuestros esfuerzos y energías deben converger á formar y organizar, en Loreto, una verdadera flota que responda á las necesidades de esa región.

Antes de dar una ligera idea de la manera cómo se la debe organizar, haremos una breve exposición de las lanchas que la constituyen ahora, demostrando su completa deficiencia, si se considera la clase de servicios que necesitan desempeñar.

El Gobierno tiene para su servicio, en los ríos del oriente, cinco lanchas que son:
Cahuapanas,
Amazonas,
Francisco Pizarro,
Iquitos y la
Urubamba, últimamente adquirida por la comisión La Combe.

Todas ellas son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal á quienes estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, á tal extremo, que lejos de hacer respetar al Gobierno son objeto de burla y desprecio.

Cualquiera que sea la organización que se quiera dar, basada en esas lanchas, resultará estéril. Y para dar una idea de su disposición, basta decir que el comandante vive en promiscuidad con los marineros, por lo reducido del espacio, resultando de allí comprometido el respeto y disciplina militar que debe existir en las fuerzas regulares.

El primer paso que debe darse es el de rematar todo el material existente, y, con el producto y algo más que se agregue, adquirir lanchas aparentes para el resguardo de nuestra soberanía en esa sección del territorio.

La fundación de una escuela de grumetes en Iquitos, para que allí reciban los jóvenes educación militar y naval, se impone también como una necesidad urgente é

inaplazable; porque, sólo así, se podrá obtener un personal idóneo y disciplinado para tripular lanchas de guerra. El comercio ganaría inmensamente si tuviera, además, á su disposición, para tripular sus embarcaciones á vapor, un personal salido de esa escuela.

Otra de las necesidades que reclama la atención y apoyo del Gobierno, es la fundación de una escuela de mecánicos y fogoneros. Tenemos para ello lo principal, la base; la magnífica factoría del Estado; lo demás sería de poco costo. De esta escuela saldrían jóvenes competentes en el manejo y conservación de las máquinas á prestar sus valiosos servicios á la Nación y al comercio, librando á este último de la plaga de empíricos, á quienes tiene que recurrir por necesidad, y que, en menos de tres años, arruinan las mejores máquinas, siendo ellos la causa, muchas veces, de las catástrofes que, por desgracia, se realizan en los ríos.

Con la base de este personal y un material adecuado, organizaríamos nuestra flota de guerra, tratando de conservar la unidad con los barcos del Pacífico, y la policía fluvial que tan necesaria es en esas regiones y que no existe.

Llevando á cabo con todo vigor la formación de los tercios navales de esta zona y haciendo efectivo el servicio militar obligatorio de los matriculados, al cabo de algunos años habríamos militarizado al departamento.

Antes de concluir con este capítulo, debo agregar que es preciso fijar mucho nuestra atención en las condiciones especiales de este departamento, que, separado del resto de nuestro territorio, limita con naciones muy activas, con las que está unido por poderosas arterias que dan fácil acceso á nuestro territorio; es necesario pensar en que las naciones limítrofes están pobladas de aventureros que pierden el sentimiento de nacionalidad, para reemplazarlo por el de lucro, y que se prestarían fácilmente á servir de instrumento á cualquiera nación ambiciosa y activa.

Necesitamos llevar y hacer efectiva nuestra soberanía hasta nuestros límites, y, para ello son indispensables fuerzas regulares bien organizadas.

IX

Conclusión

Si tomamos un mapa del departamento de Loreto y de toda la región fluvial y contemplamos de un golpe de vista las 3,000 millas de ríos navegables que surcan, en todas direcciones, sus extensas llanuras pobladas de impenetrable selva, donde se albergan incalculables tesoros, concluiremos porque es el campo más fecundo para el saber y actividad del hombre.

El médico encontrará innumerables plantas cuyas propiedades medicinales permanecen aún desconocidas; el naturalista, infinidad de familias y especies cuya existencia está todavía por descubrirse; y el factor más importante en la humanidad, el industrial, hallará las mayores facilidades del mundo para acrecentar su capital y llevar, junto con su comercio, la civilización á las más apartadas regiones.

Contiene para su explotación, riquísimas maderas, como son: el roble, la caoba, el cedro, el jacarandá, &; abundancia de resinas; el sándalo y la copaiba se encuentran en gran cantidad; y, por último, las sustancias elásticas que pueblan las orillas de nuestros ríos y bosques en proporciones incalculables, contando, además, con poderosas vías para la exportación de los productos.

Por hoy, sólo con un enemigo tiene que luchar, y es la carestía de víveres. En Loreto se vive, como vulgarmente se dice, á peso de oro.

Toda la atención del Gobierno debe dirigirse a facilitar los medios de vida, abara-

tando los artículos de primera necesidad, especialmente los víveres. Con esto habrá resuelto un problema de vital importancia: obtener una inmigración espontánea y, como corolario, el rápido engrandecimiento de estas regiones.

Para llegar á este resultado, el único camino que hay que seguir es la apertura de vías comerciales que pongan en contacto este departamento con los centros productores del Perú.

La construcción de un ferrocarril, que partiendo de Piura termine en el Pongo de Manseriche, sería el *desideratum* para el rápido engrandecimiento de nuestro oriente. Este ferrocarril resolvería muchas cuestiones de vital importancia.

Bajo el punto de vista comercial, la ciudad de Iquitos quedaría de Lima a una distancia de 7 días, descompuestos en esta forma: tres días del Callao a Paita, dos de ferrocarril y dos del Pongo á Iquitos, teniendo presente que, en toda época, pueden fondear embarcaciones de cuatro pies de calado al pie del Pongo; es decir, en el punto donde remataría el ferrocarril.

Esta poderosa vía abriría nuevos mercados á la industria manufacturera de Lima y á los productos naturales de nuestra costa y sierra.

Manaos, Iquitos, y en general todos los pueblos situados á orillas del Amazonas y afluentes, importarían gran cantidad de azúcares, petróleo, objetos manufacturados tales como telas, jaboncillos, velas, etc., papas, cebollas, ajos, frutas de toda clase, ganado, &.

El departamento de Piura tomaría gran impulso al ser atravesado casi en su totalidad por el ferrocarril; las industrias ganadera y agrícola del departamento de Amazonas, se desarrollarían rápidamente.

Los ricos minerales de oro, plata y carbón que existen en la parte por donde corta el Marañón la cordillera, entrarían inmediatamente en explotación, viniendo á aumentar, así, el caudal de la riqueza nacional.

En cambio de los artículos que recibieran Iquitos, el Madre de Dios y Manaos, les retornaría sus productos naturales, dando margen á nuevas industrias que tomarían gran desarrollo por tener la materia prima á la mano.

Bajo el punto de vista político, mediante esta arteria, las relaciones comerciales con la vecina república del Brasil se harían más estrechas y se incrementarían grandemente, y esta comunidad de intereses haría que nuestra fraternidad fuera mucho más efectiva é íntima, evitando, de esa manera, que pueda estar esa república, algún día, á favor de naciones, que no queriéndonos bien, no tienen ningún vínculo que las una al Brasil.

Bajo el punto de vista estratégico, el valor que tiene el ferrocarril, considerado militarmente, es indiscutible. Por el norte tendríamos nuestra frontera asegurada; podríamos movilizar, con comodidad y rapidez el número de hombres que quisiéramos sobre cualquiera de los puntos del norte y alcanzar desde los primeros momentos el predominio sobre el enemigo.

Si el este está amenazado, pondríamos en menos de 10 á 20 días, 15 á 20,000 hombres en Iquitos, frescos, sin haber experimentado la menor fatiga y dispuestos, por consiguiente, á la lucha inmediata.

El departamento queda bloqueado por el Amazonas, nada importa; para eso tiene esa poderosa arteria que le lleva la vida de la costa y lo sostiene.

Nuestra costa está bloqueada; tampoco nada importa, porque entonces los elementos que tuviéramos que recibir del extranjero, nos vendrían por el Amazonas, burlando de este modo al enemigo que nos sitia.

Pocas veces responde un ferrocarril á tantas necesidades de gran trascendencia. En

paz, él significa adelanto, progreso y riqueza. En guerra, el sólo representa á una escuadra poderosa, siendo un coeficiente decisivo para alcanzar la victoria. Debemos, pues, todos los peruanos, en especial nuestros gobernantes, proponernos llevar á cabo esta obra que, por sí sola, bastará para determinar una evolución en el Perú.

El día que se lleve á cabo esta importante obra; cuando se ensanchen y conserven los caminos que unen á Loreto con el resto del Perú; cuando los ríos de cabecera, que presentan algunos inconvenientes para la navegación constante, sean dragados; cuando la comunicación entre la hoya del Madre de Dios y la del Ucayali sea un hecho, entonces el Amazonas será la válvula por donde entre la vida y civilización á los departamentos que tienen su salida hacia él, los que entonces podrán exportar sus riquezas naturales. Iquitos será el inmenso receptáculo de todo este movimiento mercantil, será el corazón de este enorme organismo que reciba é irradie toda la grandeza comercial que tiene que desarrollarse en esta sección del territorio.

Lima, 7 de marzo de 1902.

ANEXO C

Informe de la Comisión Naval sobre la Flotilla Fluvial de Loreto: noviembre de 1904

Iquitos, noviembre de 1904

Señor Comandante Principal de las Milicias Navales: En cumplimiento de la Superior Resolución de la Prefectura por la que se nos ordena expedir un informe con respecto al estado de conservación y condiciones de las lanchas *Cahuapanas, Iquitos, Amazonas, Francisco Pizarro* y *Manu* que en la actualidad componen la Flotilla Fluvial, tenemos el honor de hacerlo en la forma siguiente:

La lancha *Cahuapanas* construida en Europa en 1896 y que por su pésima estabilidad le fue vendida al Estado por sus primitivos armadores apenas éstos la habían recibido, se encuentra en malas condiciones, su cubierta principal completamente sumagada por el óxido, deja pasar el agua, la que penetra en sus bodegas, dañando lo que va en ellas; su casco con varias abolladuras, a consecuencia de choques con las rocas del Pachitea, y bajo la máquina dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento armado. Su máquina se encuentra en regular estado de conservación, gracias al personal traído del Callao y que se ocupa asiduamente de su servicio. Tiene un poder tan insignificante que con dificultad puede surcar corrientes de cinco millas.

La lancha *Iquitos* es una lancha que tiene de uso más de 25 años durante los cuales se ha renovado completamente el casco; no es apropiada para la navegación fluvial por tener quilla como las de mar y un calado de seis pies y con tan poca manga relativamente con la eslora, que en sus varadas se tumba completamente, penetrando el agua por la banda; su estado de conservación es malo; el casco en la obra viva de popa oxidado de tal manera que se producen vías de agua en forma de chorritos, los que han sido cegados a medias con cemento; su cubierta principal ha sido perforada en varias partes por el óxido y su toldilla podrida; esta lancha de relativa estabilidad a flote, se coloca en sus varadas en situaciones peligrosísimas.

La lancha *Veloz* es una lancha con albarenga. La lancha tiene su casco en malas condiciones de conservación y con abolladuras en varias partes, a consecuencia de haber sido arrastrada en muchas ocasiones sobre las rocas y piedras; sola no tiene estabilidad ni capacidad y con su albarenga no anda casi nada, a punto que una canoa la vence en la celeridad; la albarenga y la máquina de la lancha se encuentran en regulares condiciones; esta lancha tiene unos siete años de servicios.

La lancha *Amazonas* se encuentra en la actualidad a pique y con sus defectuosas condiciones; de un casco con quilla como las embarcaciones de mar y un calado de cinco pies con poca estabilidad y capacidad y con su obra viva o muerta en mal estado de conservación; hácese más fructuoso el abandonarla ya que el salvamento que se verifica actualmente con las obras de reparación que le seguirán, le importarán al Fisco una cantidad muy próxima a la que se necesitaba para otra nueva con mejores condiciones.

La lancha *Francisco Pizarro*, construida en Europa en 1896, es una lancha de dos toneladas escasas, sin condiciones ni capacidad para una larga navegación y apropiada únicamente para un servicio de puerto, es decir de horas; de muy poca manga, no tiene

estabilidad, al punto que la inclina el peso de un hombre sobre su borda; su casco de 1/16 de espesor o lo que es lo mismo del grueso de un cartón para encuadernar libros, se encuentra en malas condiciones. Esta lancha necesita cada tres meses de uso una reparación de casi la mitad de S/. 12,000 su costo en Europa; en la actualidad y con estas reparaciones le cuesta al Estado S/. 70,000.

La lancha *Manu* es un bote a vapor con la defectuosa condición de necesitar tres horas para levantar presión y se encuentra en buenas condiciones de conservación.

Las cuatro primeras lanchas cuyos tonelajes varían de 12 a 20 toneladas le cuestan al Fisco, en reparaciones durante cinco años según consta en los libros de la Factoría del Estado, más de S/. 100,000 y con la cuarta parte de esta suma o sea S/. 25,000, el comercio de Iquitos adquiere lanchas, como la *Tarapoto* que por sus buenas condiciones de estabilidad, capacidad, fuerza de máquina y fácil gobierno, etc., no puede aceptar un paralelo ni siquiera aproximado con ninguna de aquellas.

Resumiendo, estas lanchas son: de apariencia poco decorosa, con detestables condiciones de construcción y en pésimas condiciones de conservación, esto último no sólo a causa de la clase de material, sino de personal, que con anterioridad a la oficialidad de Marina que después ha estado al frente de ellas, destinado a comandarlas. Viajando estas lanchas a los ríos de cabecera, especialmente a Bermúdez, fueron llevadas sobre las rocas, haciéndolas carretear sobre las piedras, con el afán de establecer ante la conciencia pública del país, la mentira y el absurdo de la navegabilidad del Pichis en tiempo de seca.

En lo militar, ni en la distribución de los compartimientos ni en lo defensivo, tiene lo elemental y con la escasa estabilidad, de estas lanchas, hacer algo a este respecto, es agravar una situación, que en cada una de ellas, es deplorable en sumo grado desde el principio.

El Estado según nuestra opinión y los dictados de nuestras conciencias, debe, de una vez por todas resolverse a abandonar las inservibles, viejas, y si Ud. nos lo permite, indecentes lanchas con las que cuenta para su servicio; y cuya conservación le demandan tan grandes sacrificios. Y como la seguridad, el buen nombre y la fuerza de la Nación que es necesario llevar en un momento preciso a sus más remotas fronteras como se ha comprobado con exceso, exigen barcos con condiciones militares y marineras adecuadas a la navegación fluvial, nosotros jefes y oficiales de la Armada Nacional, con fe en el grandioso futuro de esta región y clara visión de las responsabilidades que nos comprende se lo pedimos muy encarecidamente al Supremo Gobierno, en nombre de los sagrados intereses del país. –Dios guarde a Ud. Enrique Espinar– Pedro A. Buenaño. Nicolás Zavala.

NOTAS AL CAPITULO IV

1. Según versión ofrecida por la señora Consuelo Samanez Ocampo de Samanez, nieta de nuestro personaje, el lugar de nacimiento fue la hacienda Huambo ("El Pasaje") en el distrito de Huancarama, provincia de Andahuaylas, departamento de Ayacucho (posteriormente departamento de Apurímac).
2. SAMANEZ OCAMPO, José Benigno... *Exploración de los ríos peruanos Apurímac, Ene, Tambo, Ucayali y Urubamba en 1883-1884. Diario de la Expedición.* Lima, Imprenta de *El País*, 1885, pp. 1-2. Actualmente existe una nueva edición, bellamente impresa, gracias a la feliz iniciativa de sus descendientes en la persona de la señora Consuelo Samanez Ocampo. A ellos mi agradecimiento por haberme permitido consultar y aprovechar el pequeño pero significativo archivo de su egregio antepasado; material que ha sido utilizado en el presente acápite.
3. Cfr. VARGAS FANO, Américo... *José Benigno Samanez exploró el río Apurímac hace 70 años.* En: *El Comercio*, 4 de julio de 1953, p. 14. El artículo incluye croquis de los ríos Apurímac, Ene, Tambo, Ucayali y Urubamba; así como fotografías de Samanez y de Adriel Montes.
4. También formó parte de la expedición (cuando apenas contaba con 17 años de edad) su hijo David, más tarde Presidente de la República.
5. Refiriéndose a la culminación de esta expedición, encontramos el siguiente juicio del fundador y primer Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima Luis Carranza: "La empresa que ha llevado a feliz término a Samanez Ocampo, es bastante para que merezca ser considerado entre los pocos peruanos que han mostrado esas raras cualidades de energía, valor y constancia, tan necesarias al hombre que se aventura a empresas semejantes". Cfr. CARRANZA, Luis... *Colección de artículos publicados.* Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1887, vol. I, pp. 85-86.
6. Mérito suyo fue sin duda haber arribado a ese "interesante y hermoso sitio" que él bautizó –para perennizar su agradecimiento al Ser Supremo– Providencia. Precisamente en la "Sala Raúl Porras" de nuestra Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos) hemos encontrado un interesante expediente fechado en Lima el 18 de agosto de 1886 (diez días antes de viajar a Iquitos para hacerse cargo de la Prefectura) en el que Samanez Ocampo solicita al Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas se le expida el título de propiedad de los terrenos comprendidos en aquel paraje. Que sepamos, fue la única vez (y con legítimo derecho) que Samanez Ocampo reclamó al Estado una merced de compensación a sus sacrificados servicios en beneficio de la casi olvidada región selvática. La humildad y el desinterés, fueron la norma de su vida.
7. Resulta confortante e interesante el fervoroso catolicismo que Samanez Ocampo revela en sus escritos, constantemente agradece a la Divina Providencia por la culminación feliz de los parajes que recorre y por librarlos de las múltiples

amenazas a que se hallaban sujetos. En uno de sus documentos manifiesta: "En el dolor y en la pena, en el abandono y cuando se ve la insuficiencia de la fuerza humana, cuando todo lo que esperábamos o creíamos se desvanece y falla y se ve al hombre, perdido en bosques solitarios y frente a frente, con la naturaleza agreste, gigante e inhospitalaria, entonces, que consuelo es pensar en Dios que también está allí".

8. Cfr. LARRABURE Y CORREA, Carlos... *Noticia histórico-geográfica de algunos ríos de nuestro Oriente.* Lima, Oficina Tipográfica de la *Opinión Nacional*,1907. Nacido en Lima en 1875, Larrabure fue bisnieto, por su línea paterna, del sabio Hipólito Unanue. Abogado de profesión, desde muy joven ocupó diversos cargos en la administración pública. Fue Secretario del Ministro de Fomento entre 1901 y 1905, desde donde pasó a ejercer el cargo de Jefe del Archivo Especial de Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores, época en la cual funcionó –anexo a ese Ministerio– la Junta de Vías Fluviales, institución que recibió el encargo de hacer efectiva la soberanía del Perú en los territorios de nuestra Amazonía. Paralela a esa función, desempeñó la secretaría de esa junta desde la cual organizó las expediciones que cruzaron el istmo de Fitzcarrald y los ríos de Tambopata, Inambarí, Tacuatimanu y Heath, y ordenó y prologó las publicaciones de dicha junta sobre nuestra región amazónica". Cfr. MOREYRA Y PAZ SOLDAN, Manuel... *Bibliografía Regional Peruana,* Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1976, p. 303.
9. El 17 de noviembre de 1886, desempeñando la Prefectura, Samanez se dirigió al Ministro de Guerra y Marina manifestándole: "... En contestación, cúmpleme Sr. Ministro manifestarle que, animado como me hallo del más firme propósito de cooperar a los nobles fines que persigue el Supremo Gobierno en orden al adelanto material y moral de este Departamento, pondré todo empeño en las obligaciones que se me designe...". Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
10. Ocurrida en Iquitos el 15 de noviembre de 1887 a las 4.44 a.m., la muerte sorprendió a Samanez Ocampo casi en una total miseria, al punto que sus amigos íntimos, tuvieron que hacer una colecta pública para darle cristiana sepultura. Falleció a los 49 años de edad y lejos de su familia.
11. En oficio al Director de Marina de fecha 26 de febrero, Carvajal le expresaba: "... A pesar de las multiplicadas labores que presenta el ramo encargado a mi Dirección, acepto este nuevo cargo de Vocal con que me ha honrado el Supremo Consejo de Ministros".
12. Refiriéndose a la elección de este personal, Fernando Romero sostiene: "Felizmente los miembros de la Comisión Informadora estuvieron bien escogidos. Los altos jefes de marina que la integraban habían trabajado activamente en la montaña y conocían sus necesidades. El prestigio de su palabra dio fuerza al informe que presentaron". Cfr. ROMERO PINTADO, Fernando... *Notas para una Historia de la...,* p. 97.
13. *Dictamen de la Comisión Informadora sobre la Región Fluvial de Loreto.* Lima, Imprenta de *El Comercio,* 1886, XXXVII, pp.; anexos. Comprende dos grandes secciones: la primera constituye una reseña histórica (antes de 1886) y la segunda una descripción actualizada de la región.
14. *Ibídem,* p. XXV. En esta misma línea de enjuiciamiento, encontramos la siguiente manifestación: "Es presumible que la clausura de la aduana de Iquitos el 1° de abril de 1884, para restablecerla un mes después, no hubiese tenido otra

finalidad que la libre internación de los valiosos cargamentos importados por los vapores *Yavarí* y *Macapá*".

15. PALACIOS Y MENDIBURU, Samuel... *Segunda Parte del Informe que presenta al Supremo Gobierno el Presidente de la Comisión Especial al Departamento de Loreto.* Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1891, pp. 5-6. Días antes (1° de junio) el Presidente Cáceres había informado la siguiente descripción: "Siendo conveniente para el buen servicio en el lejano departamento de Loreto encomendar á una sola persona las funciones de la autoridad política y de la Militar y Marítima, nómbrase Comandante General del expuesto departamento fluvial de Loreto, al Prefecto designado ya, Coronel Graduado Samuel Palacios".
16. *Ibídem*, p. 13. *La Primera Parte del Informe* fue publicado por Carlos Larrabure y Correa en su monumental *Colección de leyes, decretos, resoluciones...*, T. IV, pp. 383–389.
17. En el convento de San Luis de Shuaro, el coronel Palacios contactó con el padre Gabriel Sala para emprender el estudio de ambos ríos. Después de conferenciar con él –de acuerdo a la versión posterior de otro explorador, el coronel Ernesto de La Combe– Palacios resolvió dividir la comisión en dos frentes; el uno que iba con el mismo Presidente por el valle de Huancabamba al Palcazu para unirse al que iba desde San Luis de Shuaro y bajaba al Pichis, hasta encontrarse con el jefe de la comisión. Al efecto, el coronel Palacios designó al ingeniero Luis Wolff y al teniente Carlos Barandiarán, los que pasaron el río Paucartambo, lo subieron por la margen izquierda, encontrando el río Antas, cuyo curso siguieron hasta sus cabeceras, de donde trasmontan, pasando el Cacasú para caer al Chivis, afluente del Pichis; cuatro días después (según Capelo fueron doce, *El Comercio* 3 de marzo de 1892) de haber salido de San Luis, abriéndose camino dentro del bosque virgen, llegaron a la boca del Pichis, reuniéndose luego con la otra parte de la Comisión, Cfr. *Informe que presenta el coronel don Ernesto de La Combe a la Sociedad Geográfica de Lima, dándole cuenta de su expedición del río Azupizú y del camino que a él conduce.* En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, T. I. 31 de marzo de 1892, N° 10, 11 y 12, pp. 414-436.
18. El juicio sobre la administración fiscal del departamento es muy severo. Se dice de ella que "está muy lejos de ser correcta y que sufre inconvenientes de toda naturaleza, desarrollándose en un desorden muy peligroso para el prestigio de los empleados".
19. En oficio de 15 de julio de 1891 firmado por Palacios y Barandiarán, y dirigido al ingeniero Pérez se le hace saber que la comisión retornaba a Lima para preparar el informe definitivo. Dos semanas después, *El Comercio* editorializaba en los siguientes términos: "El porvenir del Perú se halla oculto en sus seculares montañas. Mientras éstas permanezcan inexplorables e improductivas, será un peso que tengamos que arrastrar en el fatigoso camino que recorremos hace dos tercios de siglo en busca de la prosperidad nacional; pero en cuanto sople sobre ellas el aliento civilizado de las empresas modernas, se convertirán en poderoso agente de progreso y engrandecimiento".
20. LARRABURE Y CORREA, Carlos... *Noticia histórico-geográfica de...*, p. 100.
21. KALB. Couthernay de... *Antonio Raimondi.* En: *El Comercio*, Lima, 28 de agosto de 1895, p. 2, edición de la mañana. De profesión ingeniero de minas, Kalb era miembro de diversas sociedades científicas de Europa y Norteamérica.
22. Raimondi –afirma Kalb– estaba encargado de hacerla, pero los fondos fueron tan escasos, por hallarse el Perú comprometido en la guerra de 1879 y abrumado

por una deuda externa considerable, que no pudo procurarse la asistencia científica que necesitaba. Mucho sintió esto Raimondi y necesitó un valor moral de un carácter muy elevado, para rehusar la propuesta que le hizo el gobierno italiano, durante la guerra entre Perú y Chile, de regresar a Italia sus colecciones, para publicar allí su obra, ofreciéndole todo el dinero y los auxilios científicos que necesitaba. Esta tentación de fama y de desahogo pecuniario, fue dominada por el sentimiento de sus obligaciones hacia el país que por tanto tiempo lo había sostenido en sus trabajos y porque, como él decía, "habría sido grande ingratitud abandonar al Perú en su desgracia".

23. En esa misma ley se aprobó una asignación para el sabio, consistente en la suma de S/. 4,000 anuales. El diario *El Comercio* del 24 de agosto de 1886 publicó el proyecto de ley en que se señalaba la renta de Raimondi para la conclusión de su obra.
24. En su *Mensaje* de 1888, el Presidente Cáceres al aludir este acontecimiento decía; "Con el objetivo de alcanzar fines de evidente importancia, ha organizado el Gobierno una Sociedad Geográfica destinada a constituir un centro de provechosa ilustración para el país y ejerciendo como se halla las funciones que se le han encontrado, contribuirá no sólo á la eficacia y regularidad administrativa con el estudio de la conveniente demarcación de la República, sino a procurar también la necesaria y fecunda corriente de inmigración, exhibiendo con el testimonio de respetable autoridad, las exhuberantes riquezas de nuestro extenso y variado territorio". El iniciador de la idea de fundar la Sociedad Geográfica fue –como es versión conocida– el doctor Alberto Elmore.
25. Cfr. *Discurso de Emilio Romero, Presidente de la Sociedad Geográfica, en conmemoración del 70° aniversario de la Sociedad Geográfica de Lima*. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1958, T. LXXV, pp. 9–14.
26. Esta precaria situación económica está anunciada también en la *Memoria* presentada por Luis Carranza en su calidad de Presidente de la institución.
27. Cfr. Sociedad Geográfica de Lima... *Cincuentenario de la Sociedad Geográfica de Lima, 1888-1938*. Lima, Librería e Imprenta Gil S.A., 1938, p. 37. Este folleto contiene utilísima información que permite reconstruir fielmente la historia y el quehacer de dicha institución; de él hemos tomado muchos de los datos que aquí se consignan.
28. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Fuentes Históricas Peruanas*. Lima, publicación del Instituto Raúl Porras Barrenechea, 1963, p. 437.
29. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl... *La Sociedad Geográfica de Lima. Fundación y años iniciales*. Lima, Imprenta de la Universidad de Lima, 1988.
30. BASADRE, Jorge... *Historia de la...* T. X, p. 273.
31. De acuerdo a la referencia de Edelmira Fitzcarrald (hermana de Carlos Fermín) Aurora Velasco representaba la hermosura de la mujer de la selva, llegando a ser uno de los motivos de la lucha de su esposo e inseparable compañera de sus aventuras. Cfr. SANTAMARIA HIDALGO, Romer... *La esposa de Fitzcarrald*. En: *Dominical de La Crónica*. Lima 22 de enero de 1961, p. V. Este enlace –según otra fuente– llevó a Fitzcarrald a formar una sociedad con don Manuel Cardozo, padrastro de Aurora y próspero comerciante, para la explotación del caucho en el Ucayali.
32. Gran parte de sus biógrafos y reseñistas han reafirmado esta imagen, describiéndonos a Fitzcarrald como un personaje idílico e irreal. Precisamente contra esta tendencia y para aclarar múltiples detalles de su vida, Zacarías Valdez

Lozano, amigo y compañero por muchos años de exploración, publicó en 1944 un libro titulado: *El verdadero Fitzcarrald ante la Historia.* Dice por ejemplo que aquella versión de haberse presentado Fitzcarrald como el "Amashengua" (reencarnación de Juan Santos Atahualpa) o como representante del Dios Sol, no pasa de ser más que una creación fantasiosa.

33. Algunos de estos datos los tomamos del libro de Ernesto Reyna: *Fitzcarrald, el rey del caucho.* Lima, Taller Gráfico de P. Barrantes C., 1942. El mismo autor agrega acerca de Fitzcarrald: "Además de su nativo quechua, conocía casi todos los lenguajes de los infieles, hablando muy bien el pano, el campa y el piro. Aprendió con facilidad alemán, francés, inglés, portugués y chino, lo necesario para hacerse comprender. Cuando se trataba de dar ejemplo a sus subordinados, era el primero en efectuar los trabajos más pesados y riesgosos. Sabía fabricar canoas, fundir y trabajar fierro, entendía de mecánica, calafateo y pintura. Era un poco médico, botánico, cartógrafo, ingeniero y marino. En su oficina de Iquitos había un enorme mapa del oriente peruano, con anotaciones suyas".
34. En: *1952* (revista). Lima, 1952, nums. 43 y 44, pp. 14–16 y 14–15, respectivamente.
35. *Informe del Jefe de la Comisión Exploradora del Istmo de Fitzcarrald, Coronel Ernesto de La Combe.* En: Perú, Junta de Vías Fluviales... *El Istmo de Fitzcarrald.* Lima, Imprenta *La Industria,* 1903-1904, T. II, p. 7.
36. Por decreto de 30 de noviembre de 1896 se permitió a Fitzcarrald la navegación exclusiva en los ríos Alto Ucayali, Urubamba, Manu y Madre de Dios. "Es difícil –escribe modernamente Stefano Varese en un magnífico libro– seguir las peregrinaciones de Fitzcarrald por la montaña; cada cierto período cambiaba la zona de trabajo; el Pachitea, el Alto Ucayali, el Tambo, el Apurímac, el Urubamba, el Madre de Dios, el Purús. Para poder moverse con rapidez de un lugar a otro de su vasto "imperio", Fitzcarrald y sus socios habían organizado una flotilla de botes y habían armado un vapor que podría surcar la mayoría de los ríos de la selva central... " Cfr. VARESE, Stefano... *La Sal de los Cerros.* Lima, Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo de la Educación (INIDE), 1973, p. 244.
37. Una descripción detallada de esta casa, la hace Ernesto Reyna en su libro citado. Dice por ejemplo que estaba construida en madera de cedro y de tres pisos; poseía 25 habitaciones opcionales y espaciosas; un jardín con las más hermosas flores de la montaña y del mundo, al cuidado de varios jardineros chinos. A un lado se encontraba el aserradero y los talleres de mecánica, y al otro los establos de vacas y mulas. Del patio se bajaba por escaleras al río, donde se había construido un muelle en que atracaban las embarcaciones.
38. LARRABURE Y CORREA, Carlos... *Noticia histórico-geográfica...,* pp. 144-145.
39. Tanto en la primera como en la segunda exploración, la navegación fue hecha en canoas. De regreso de "El Carmen" –señala Valdez– se practicaron sondajes en diversas partes del Madre de Dios y del Manu con el objeto de conocer su profundidad y ver la forma de adoptar la navegación de lanchas a vapor.
40. Al iniciar esta tercera exploración, después de una "delirante despedida" desde los balcones de su casa en Mishagua, Fitzcarrald pronunció un bello y elocuente discurso, algunas de cuyas frases son éstas: "Nos hemos reunido hombres de Europa, Asia y América bajo la bandera de la nación peruana, no para emprender una aventura más, sino para ofrecer a la humanidad el presente de tierras ubérrimas, donde puedan encontrar un nuevo hogar los desheredados del mundo. Ciudadanos del centro, del norte y del sur del Perú: me acompañáis en

la exploración más grande que se ha hecho en las montañas de nuestra patria en los últimos tiempos; os aseguro que el éxito coronará nuestros esfuerzos y que agregaremos nuevas glorias a nuestra bandera. Pueblos de los campas y tribus de los cocamas, capanaguas, mayorumas, remos, cashibos, piros y witotas, os llevo a daros el premio de los montes divinales, que se extiende por donde sale el sol, donde abundante caza os espera; allí os daré pólvora y balas para que vuestras escopetas abatan a las bestias. Para que llegue el triunfo pronto y seguro, necesitamos trabajar sin descanso. Manos a la obra". Cfr. REYNA, Ernesto... *Ob. cit.*, p. 40.

41. Resulta interesante conocer la modalidad con que fue conducida la lancha *Contamana*. El encargado de su condición fue el maquinista Thomas Welche, mecánico norteamericano; a su arribo a Mishagua fue desarmada la toldilla y se esperó la creciente del río para surcarla, como en efecto se hizo aprovechando la primera que se presentó, llegando con su propia máquina hasta la altura del varadero, donde Welche construyó unas balsas para las piezas de la nave y caballetes y poleas de maderas para levantarlas y colocarlas en las balsas. Esta operación, que era morosa y precisaba de mucho cuidado, se comenzó por la caldera, luego la máquina, siguiendo el casco. Pasadas las piezas por el varadero y una vez armada la lancha al otro lado en el Caspajalí, bajó con su propulsión hasta la boca de la citada quebrada. Cfr. VALDEZ, Zacarías... *Ob. cit.*, pp. 31-32.
42. Como hombres de negocios –nos dice Valdez– Fitzcarrald y Suárez llegaron a proyectar un vasto plan de transporte marítimo–fluvial, que consistía en comprar en Europa gran cantidad de mercaderías y conducirlas en naves de tres a cuatro mil toneladas hasta Iquitos, de este puerto transportar en vapores de cien toneladas hasta el Mishagua y de allí hasta la boca del Serjalí en lanchas de diez a veinte toneladas. Entraba en el proyecto la construcción de una línea férrea a través del istmo, que llegara al Manu y que sirviera para el transporte no sólo de mercaderías, víveres y productos extractivos, sino también para transportar lanchas y vapores de la cuenca del Ucayali a la de Madre de Dios.
43. Por esta época, Fitzcarrald solicitó y obtuvo del Ministro de Guerra y Marina del Perú, en comisión por aquella zona, coronel Juan Ibarra, el privilegio de navegación exclusiva en los ríos Alto Ucayali, Urubamba, Manu y Madre de Dios, lo que le fue otorgado a su empresa, a mérito de los grandes gastos que habían hecho en la compra de vapores. Este decreto fue refrendado el 30 de noviembre de 1896.
44. ALEGRIA, Ciro... *El legendario Fitzcarrald*. En: *El Comercio*. Lima, 16 de junio de 1961, edición de la mañana, p.2.
45. *Informe del 2° ingeniero de la Comisión Exploradora del Istmo de Fitzcarrald, D. Jorge von Hassel*. En: Perú. Junta de Vías Fluviales... *El Istmo de Fitzcarrald*. Lima, Imprenta La Industria, 1903-1904, T.II, p. 83.
46. Basadre piensa que las exploraciones de Samanez Ocampo y de Carlos Fry, así como la propaganda del padre Gabriel Sala, contribuyeron positivamente a divulgar la ilusión de la vía central por el río Pichis, en contraposición a las otras rutas propuestas: la del Mairo y la de Cajamarca. Como antecedentes inmediatos de la construcción de esta vía señala los siguientes. En 1888 fue organizada una expedición para establecer una colonia militar y abrir un camino hacia el Pichis. Dicha expedición llevó como ingeniero a Carlos Pérez y fracasó. El gobierno organizó otra en 1889 que debía ser conducida por el mismo ingeniero

y que tenía por objeto fijar la ruta y hacer un estudio preliminar del camino hasta el Pichis, para lo que debían formar parte de ella diez operarios. Esto no se llegó a realizar; Pérez se limitó a viajar a Iquitos acompañando al prefecto de Loreto y utilizando la ruta del río Palcazu. Pero dos de los acompañantes del prefecto, el teniente de Marina Carlos Barandiarán y el ingeniero Luis Wolff atravesaron la zona de San Luis al Pichis, llegaron a este río en once días para navegar en él y arribar a Iquitos. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*,T. IX, pp. 243–244.

47. Sobre este camino, modernamente Carlos Moreyra ha dicho: "Su concepción técnica y ejecución se debió al ingeniero Joaquín Capelo. Esta obra merece ser mencionada especialmente, no sólo por haber sido el primer camino de penetración a la selva y haber tenido influencia determinante en el desarrollo de una rica y extensa zona, sino porque, las características que se le dieron en plano y perfil, han servido, adelantándose a los tiempos, para hacer de esa vía, una de las carreteras más importantes de nuestra red central". Cfr. MOREYRA Y PAZ SOLDAN, Carlos... *Las comunicaciones y los transportes en el Perú.* En: *Perú en cifras 1944-45*, p. 418. Acerca del personaje sabemos que nació en Lima en 1853. Se graduó de ingeniero civil en 1876. Fue hombre de inteligencia poderosa y actuó en el campo profesional, en la cátedra y en la política. Como ingeniero fue propulsor de la Vía Central, obra a la que dedicó sus mayores esfuerzos profesionales. Fue catedrático de Algebra Superior en la Facultad de Ciencias de la Universidad de San Marcos. En el campo de la política actuó en el Partido Demócrata al lado de Nicolás de Piérola, siendo diputado y senador en varias ocasiones y Prefecto de Loreto en 1900. Destacó como orador y parlamentario, vigoroso gobernista y opositor de los civilistas. Cfr. MOREYRA Y PAZ SOLDAN, Manuel... *Bibliografía regional*, pp. 252-253.

48. En su edición de la tarde, *El Comercio* del 17 de octubre del mencionado año informaba: "Con fecha de hoy, el Supremo Gobierno ha expedido un decreto por el cual se nombra como Presidente de la Comisión, que lo representará en la inauguración del camino al Pichis, el doctor Don Nicanor S. Parró, Director de Obras Públicas. La referida comisión se compone del médico Artola, del ingeniero Alejandro Guevara é irán respectivamente como secretario y adjunto, D. Juan Francisco Pazos y D. Carlos Ríos. Es casi seguro que el día 20 se dirigirá a llenar su cometido en unión de la comisión del Congreso y del coronel La Combe, que irá en representación de la Sociedad Geográfica".

49. Con fecha 2 de marzo de 1892 y publicada en *El Comercio* al día siguiente, Capelo dirigió una carta a *El Nacional* refutando algunos juicios vertidos en su editorial y aclarando ciertas afirmaciones hechas por La Combe en su informe leído en la Sociedad Geográfica en el mes de febrero. Según La Combe, eran plausibles, pero todavía no utilizables los esfuerzos hechos para llegar al Pichis, quedando en pie el estudio que en mayor escala y con mejores elementos debía hacerse sobre la vía definitiva a adoptar. El 5 de marzo, *El Comercio* publicó la carta de un anónimo (M.B.) criticando con extrema dureza lo hecho y dicho por Capelo sobre el camino del Pichis. Sin embargo, el mismo diario en días anteriores (18-II-92) había recogido impresiones positivas en diversos sectores de la capital, en que el pueblo cantaba graciosas marineras con coplas alusivas al camino del Pichis.

50. Los discursos tanto de Parró como de Capelo pronunciados en la ceremonia de inauguración, fueron publicados por *El Comercio* en su edición del 17 de diciembre de 1891. Por estos días (30 de noviembre) se presentó también a la

Dirección de Obras Públicas el plano preliminar y la *Memoria* preparados por Capelo.

51. CAPELO, Joaquín... *Memoria sobre el camino del Pichis en el año 1892*. Lima, Imprenta Liberal de F. Masías y Co., 1893, pp. 9–10.
52. No faltaron –dice Basadre– momentos dramáticos en la construcción de esta obra como aquel en que, no llegando los medios de alimentación a Capelo y cien hombres que con él trabajaban en la pampa de San Nicolás, quedaron sin comer tres días; ese lugar recibió el nombre de "Pampa del Hambre".
53. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, pp. 261–265.
54. Raúl Porras, en merecido juicio, llamó a Portillo "el gran coordinador de las investigaciones de la inmensa red fluvial del Amazonas" y lo consideró como el estudioso que puso "las bases del conocimiento científico de la hidrografía amazónica". Cfr. *Fuentes Históricas...* pp. 441-442. En un bello discurso pronunciado en su calidad de secretario del Comité del IV Centenario del Descubrimiento del Amazonas, con motivo de la "Exposición Amazónica" (1° de junio de 1943), el mismo Porras manifestó sobre nuestro personaje: "La figura central de la época en los albores del siglo XX es el Prefecto Pedro Portillo. Hombre honesto y enérgico, profundamente religioso, educado en la acción, combatiente juvenil en Tarapacá, compañero de Bolognesi en Arica, montonero con Piérola en la Coalición, Portillo es nombrado por Romaña, Prefecto de Ayacucho y luego de Loreto y emprende esas tenaces expediciones suyas por los ríos amazónicos, que recorre en su integridad en los términos de su jurisdicción, levantando las cartas hidrográficas de ellos, anotando sus condiciones geográficas y económicas, y dejando en todos, como símbolo perdurable, la bandera del Perú. El, con su flotilla de guerra que conducían marinos como Mavila, Buenaño, León, Stiglich, es el verdadero creador de nuestra soberanía en los más remotos afluentes del Amazonas y un gran peruano de garra y corazón. Su línea de acción, está no sólo en sus hechos sino en las palabras sencillas de sus relatos de viaje, el primero de los cuales comienza con esta frase de espartana hombría: "Sin gran versación administrativa, acepté la Prefectura convencido de que todo hombre es capaz de hacer el bien cuando tiene patriotismo y resolución". En ningún caso mejor que en éste cabe el apóstrofe admirativo de Palma para Salaverry: "Dios mío, como has roto el molde en que forjaste hombres como éste". La figura crucial y peruanísima de Portillo, criollo de Huaura, se yergue en la historia política de la Amazonía Peruana con el mismo imperio que la de Raimondi en el campo científico...". Cfr. *El Comercio*. Lima, miércoles 2 de junio de 1943, pp. 3 y 5.
55. Durante los cuatro años, navegó por los ríos Marañón, Amazonas, Yavarí, Putumayo, Napo y la parte baja de los ríos Tigre, Morona, Pastaza, Cangaza, Apaca, Potro y Cahuapanas; así como por todo el Bajo Ucayali, el Tamaya, parte del Alto Yurúa, el Pachitea y el Pichis. Usó para ello la canoa, la balsa, la lancha y el vapor de distinto calado. Estudió la navegabilidad de estas vías, las distancias a Iquitos calculadas en horas de navegación y las condiciones sanitarias de la zona visitada. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...* T. XI, pp. 111–112. Algunos de estos informes, con datos de primer orden sobre lo observado, fueron publicados por Carlos Larrabure en su *Colección de leyes, decretos, resoluciones...* T. IV.
56. *El Mapa General del Perú*, que encabeza su *Atlas*, se titula: *Mapa del Perú trazado y corregido con los estudios mandados a verificar por el coronel Pedro Portillo durante*

su administración en el departamento de Loreto en los años de 1901 a 1904. (Dibujo de Camilo Vallejos. Escala de 1 milímetro por 3 kilómetros). PORRAS, Raúl... *Ob. cit.*, p. 442.

57. *Memoria del Prefecto de Loreto.* Iquitos, junio 10 de 1903 (manuscrito). F. 1. Esta advertencia de Portillo, desoída por el Gobierno central, fue el anticipo de los daños irreparables que tiempo después sufriría nuestro territorio.
58. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, p. 112.
59. Cfr. ORTIZ, Dionisio, O.F.M... *Alto Ucayali y Pachitea (Visión histórica de dos importantes regiones de la selva peruana).* Lima, Imprenta Editorial San Antonio, 1974, p. 484.
60. TAMAYO, Augusto... *Informe sobre las colonias de Oxapampa i Pozuzo i los ríos Palcazu i Pichis.* En: LARRABURE, Carlos... *Colección de leyes, decretos, resoluciones...*, T. XIII, pp. 5–6. Originalmente, este documento fue publicado por el Ministerio de Fomento.
61. GONZALES, Bernardino, Fr.... *Ojeada sobre la montaña.* En: IZAGUIRRE, Bernardino, Fr.... *Historia de las Misiones Franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el Oriente del Perú.* Lima, Talleres tipográficos de la Penitenciaría, 1925, vol. X, pp. 344–345. Inicialmente, el P. Gonzales, publicó, desde 1880 a 1886 y en diferentes periódicos de la capital, diversos artículos sobre sus experiencias en la selva y reunidos en un opúsculo, se publicaron en 1893 en la imprenta privada del Colegio de Propaganda Fide de Lima.
62. El padre Izaguirre, historiador de los franciscanos, lo pinta como una personalidad polifacética: "... emprendedor hasta el exceso, jovial dentro del marco de su profesión evangélica, amigable y conciliador, héroe con apariencia de persona casi vulgar, que no veía imposible en las obras más arduas y arriesgadas, viajero incansable, explorador avezado, escritor, músico, fotógrafo, pintor, escultor, lingüista". *Ob. cit.*, T. XII, pp. 14–15.
63. Dicha carta y la que sigue, fueron publicadas por *El Comercio* el 3 y el 10 de julio del año indicado.
64. IZAGUIRRE, Bernardino, Fr.... *Ob. cit.*, T. XII, pp. 51–52. En otra parte del mismo tomo dice: "Desde el año 1886 hasta 1891, no había en el Perú un tema que mereciera más comentarios y apreciaciones, que las ventajas que ofreciera a la nación la colonización de las comarcas del Paucartambo y Chanchamayo, para pasar luego a las zonas de los ríos Azupizú, Pichis, Pachitea y Ucayali. Y en este asunto, en cada nueva etapa y emergencia, el público se hallaba interesado en saber la opinión del padre Sala".
65. Años más tarde (1897), el entonces Director de Fomento Joaquín Capelo reconocía públicamente que gracias al padre Sala se había iniciado "el movimiento que hoy se realiza definitivamente en favor de la vía Central que va por Chanchamayo y el Pichis". Uno de los más cercanos colaboradores de nuestro personaje fue el padre Carlos Lange. Obra de ellos fue un mapa descriptivo de las misiones selváticas existentes. El padre Lange falleció en Panamá, como consecuencia de la fiebre amarilla contraída en Guayaquil.
66. SALA, Gabriel, Fr.... *Apuntes de viaje. Exploración de los ríos Pichis, Pachitea, Alto Ucayali y de la región del Gran Pajonal.* En: IZAGUIRRE, Bernardino, Fr.... *Ob. cit.*, T. X, pp. 403–602. Estos apuntes, verdadera relación o memoria del viaje, fueron publicados por el Ministerio de Fomento en 1897.
67. Además de los mencionados señores, forman parte de la junta las siguientes personas: Solón Polo, Telémaco Orihuela, Eulogio Delgado, Alberto Ayulo,

Juan A. Loredo, Carlos Larrabure y el capitán de navío Pedro Rodríguez Salazar.

68. Los trabajos de la Junta despertaron el interés de instituciones científicas extranjeras que, como la Real Sociedad Geográfica de Londres, recompensó dignamente esos trabajos, otorgando su premio anual de 1903 a Juan S. Villalta, uno de los exploradores al servicio de la Junta. Los testimonios (memorias, informes y diarios) de las diversas expediciones que organizó la junta pueden consultarse en las tres siguientes publicaciones por ella editadas. *El Istmo de Fitzcarrald* (2 tomos). Lima, 1903–1904; *Nuevas exploraciones en la Hoya del Madre de Dios*. Lima, 1904; *Ultimas exploraciones ordenadas por la Junta de Vías Fluviales a los ríos Ucayali, Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba*. Lima, 1908. La primera publicación contiene los informes de Juan M. Torres, José M. Olivera, Ernesto de La Combe, Jorge von Hassel y Luis Pesce; la segunda los de Juan S. Villalta, José M. Olivera, Fernando Carbajal, Juan M. Ontaneda, Abraham A. de Rivero y Wenceslao Málaga; la tercera los de Germán Stiglich, Jorge von Hassel, José M. Olivera y Juan M. Ontaneda.

69. La actuación de estos oficiales, junto con la de otros camaradas, es estudiada con cierto detenimiento en la segunda parte de este mismo capítulo, razón por la cual ahora sólo hacemos mención de ellos.

70. Además de las señaladas, la junta organizó otras expediciones: por segunda vez al Inambari con el ingeniero Fernando Carbajal y el oficial Juan M. Ontaneda; a los ríos Tacuatimanu, Heath y otros afluentes del Madre de Dios con Juan S. Villalta; al río Alto Madre de Dios con el oficial José M. Olivera; y a los ríos Paucartambo, Camisea, Serjalí, Manu, Alto de Madre de Dios con el ingeniero Jorge von Hassel. Asimismo, favoreció la expedición organizada en Chiclayo, bajo la dirección del ex prefecto Carlos A. Velarde, por Antonio Manuel Mesones Muro, para comunicar por ese lado la costa con el río Marañón, enviando con tal objeto al ingeniero Eduardo Habich (hijo).

71. LARRABURE Y CORREA, Carlos... *Noticia...*, pp. 149-151. Refiriéndose a la misión llevada a cabo por La Combe, el Presidente Romaña decía en su *Mensaje* de 1902: "Aunque se sabía que otros hombres habían atravesado el varadero de Fitzcarrald, no se tenía un estudio técnico de él, ni mucho menos de los ríos que quedan a ambos lados. Para llenar este vacío, al que están unidos problemas de carácter comercial, industrial y aun político, se ha llevado a cabo un exploración por una comisión especial, la que después de cinco meses de viaje de uno a otro de aquellos ríos, ha traído los estudios de buena parte de la zona recorrida desde Iquitos hasta Sandia". En otra parte de su *Mensaje* refiere algo que empezó a tener mucha vigencia: la adjudicación de tierras selvícolas. Dice así: "Ha continuado vivo el interés de los capitalistas nacionales y extranjeros, por la explotación de la región del oriente. Con ese fin se han adjudicado, en arrendamiento ó venta, 365,000 hectáreas".

72. En 1902 se constituyó en estas regiones la primera autoridad política con el nombre de Comisario, siendo el primero que ejerció esas funciones el propio Villalta, quien a fines de este año renunció, reemplazándolo el entonces capitán de fragata Juan M. Ontaneda. Con este nombre de Comisario continuó la primera autoridad del Madre de Dios hasta el año 1910, en que el Gobierno nombró un Comisionado o Delegado Especial, cuya autoridad extendíase hasta las apartadas regiones del Purús.

73. Cfr. LARRABURE Y CORREA, Carlos,... *Colección de leyes, decretos, resolu-*

ciones..., T. IV, p. 12. En esta publicación se incluyen varios de los diarios de navegación que von Hassel preparó y que constituyen verdaderos testimonios de sus excursiones por los lugares visitados.

74. ORDINAIRE, Oliver... *Ob. cit.* En: *El Comercio.* Lima, 20 de abril de 1887, p. 2.
75. En: *El Comercio.* Lima, 18 de julio de 1892, p. 2.
76. ROMERO, Fernando..., *Las Fuerzas de...*, p. 23. En otro estudio, tan valioso y fundamental como el citado, Romero señala que los datos sobre la labor de la Marina en el Oriente se hallan dispersos en distintos archivos oficiales y particulares de Lima e Iquitos. Cfr. *Notas para una...*, p. 140. En 1893, publicada por la Dirección General de Intereses Marítimos, apareció una tercera edición ampliada y actualizada, bajo el título genérico de *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933).* Esta pulcra edición resulta de enorme utilidad para conocer en detalle tan sugestivo tema.
77. Pertenecieron a la Sociedad Geográfica, entre otros y durante el período que tratamos, los siguientes jefes de la armada: Melitón Carvajal (Presidente, 1898–1900), Camilo Carrillo, Aurelio García y García y Enrique Espinar.
78. Precisamente aludiendo a esto último, en 1891, el Comisionado Especial Samuel Palacios y Mendiburu decía: "Con la presencia de los marinos en la selva y con los trabajos que lleven a cabo, podrán estimular a los naturales, inculcarles sentimientos patrióticos, haciendo germinar el peruanismo entre esos pueblos donde tal noción, si no existe, es al menos incomprensible". Cfr. *Segunda Parte del Informe...*, p. 95.
79. En este año de 1903, existían en el departamento de Loreto las siguientes Comisarías Fluviales:
    Comisaría del Alto Yurúa en el río de su nombre
    Comisaría del Alto Purús en el río de su nombre
    Comisaría del Alto Marañón en el río de su nombre
    Comisaría del Puerto Carbajal en el río de su nombre
    Comisaría del Urubamba y Manu en el río Sepahua
    Comisaría del Napo en la boca del río Curaray
    Comisaría de Leticia en el río Amazonas (frontera peruana)
    Existían además sub-comisarías *ad-honorem* en los ríos Conato e Ingara Paraná y en Barranca (Bajo Marañón). Cfr. *Memoria del Prefecto...*, folio 27 (manuscrito).
80. Raúl Porras consigna los siguientes mapas elaborados por Stiglich: *El río Madre de Dios y sus tributarios* (1902). *Plano del río Tambopata* (1902); *Rectificación de las cartas de Raimondi en los ríos Huari-Huari y Alto Tambopata y sus vías de comunicación* (1902); *Límites del Perú por el Este* (1903); *El Madre de Dios hasta el Taimán* (1904); *Plano núm. 1 de la sección en litigio de la frontera Perú–Boliviana; Plano núm. 2 del Norte del Lago Titicaca; Planos 3, 4 y 5 sección entre el Lago y el Maure* (1904–1905); *Relación entre los ríos Mishagua, Urubamba y Serjalí (1904); Río Alto Ucayali* (1904); *Río Pachitea* (1904); *Río Paccaja y Caspajalí en las cercanías al varadero Caterjalo* (1904); *Río Pichis-Su* (1904), etc. Cfr. *Fuentes Históricas...*, p. 440.
81. *Informe del Jefe de la Comisión exploradora de las regiones del Ucayali, Fitzcarrald y Madre de Dios, Teniente 2° de la Armada Nacional don Germán Stiglich.* En: Perú. Junta de Vías Fluviales... *Ultimas exploraciones...*, p. 5. Además del estudio de estos ríos, Stiglich determinó las coordenadas de la boca del Tambo, principio del varadero de Fitzcarrald y fin del mismo y otros puntos de la región. El informe incluye una relación detallada de la ruta que siguió la comisión.
82. Hablando de la navegación de entonces, dice: "La navegación se hace por medio

de vapores trasatlánticos hasta Iquitos: con lanchas hasta estructuras o principios de la serranía y con canoas o balsas hasta las insalvables cascadas al pie de los ramales de los Andes". *Ob. cit.*, p. 10. En otra parte narra: "Los indios y mestizos manejan las canoas y monterías con ayuda de remos y tanganas en la surcada. Para bajarlos se emplean sólo remos; pero éstos no se usan como en el mar sino cargando todo el personal á la proa y dando desde ahí el impulso. Es así como se avanza por entre las rocas, islas, bajos, palizadas, correntadas, oleaje y gargantas. Ahí se ve al valeroso boga vencer entusiasta el peor peligro i luego beber su delicioso masato. La navegación en esta clase de embarcaciones es hecha de día, dejando la noche para descansar... La navegación en lancha es confiada a cocamas caracterizados, y que para el desempeño de sus funciones no necesitan más instrumentos que la sonda". *Ibídem.*, pp. 109–112.

83. *Informe sobre el río Távara por el Teniente 2° de la Armada José M. Olivera.* En: Perú, Junta de Vías Fluviales..., *Nuevas Exploraciones...*, pp. 109–123. Este informe contiene un estudio descriptivo de dicho río, así como algunas apreciaciones sobre la ruta de la "Inca Rubber Co.", la línea telefónica tendida por ésta y el servicio regular del correo.
84. Este informe, al igual que el de von Hassel, Stiglich y Ontaneda, fue publicado por la Junta de Vías Fluviales bajo la denominación antes citada de *Ultimas exploraciones ordenadas por la...* El documento de Olivera está fechado en el Callao (a bordo del crucero *Lima)* el 31 de marzo de 1906 y dirigido al Jefe del Archivo de Límites.
85. Como premio a su esfuerzo –afirma el mismo Romero– Espinar recibió una gratificación pecuniaria. "Sintiéndose que las circunstancias del Fisco no fueran holgadas para votar mayor suma, en recompensa a los servicios prestados". Cfr. ROMERO, Fernando... *Notas para una...*, p. 104.
86. En recuerdo de este entusiasta, hábil e intrépido oficial –escribe Manuel Vegas– un riachuelo de la cuenca del Madre de Dios fue bautizado con su nombre.
87. MAVILA, Oscar... *Ligeros apuntes sobre el Departamento de Loreto.* En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, T. XII, 1902, pp. 87–114.
88. Cfr. *Memoria correspondiente al año 1904 que el Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima, ingeniero Eulogio Delgado, presenta a la Junta General.* En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, T. XVI, 1904, pp. 28–31. A juicio de este brillante profesional y benefactor de dicha Sociedad, el viaje de Mavila a esos ríos constituía uno de los más importantes de los efectuados en la cuenca amazónica en los últimos años.
89. Permaneció –según propia confesión– cerca de trece años en el departamento de Loreto (hasta 1876), con ligeras interrupciones. Como comandante de los vapores *Morona, Putumayo* y *Tambo*, exploró los ríos más trascendentales: "... descubrí y comprobé –nos dice– la navegación a vapor del Ucayali, todo él hasta el origen de su formación por los ríos Urubamba y Tambo; de todo el Pachitea hasta su formación por los ríos Pichis y Palcazu, este último hasta el puerto Mairo, el Napo hasta más arriba del Curaray y la del Tambo en él navegué a vapor diez y seis millas, por ser posible, seguir adelante, y me interné cuarenta millas más en canoa...". Cfr. RAYGADA, Eduardo... *El Departamento Fluvial de Loreto.* Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1891, p. 5.
90. ROMERO, Fernando... *Notas para una...*, p. 120.
91. *Diario del viaje de Tirapata a Puerto Maldonado por el Guardia Marina Abraham A. de Rivero* En: Perú Junta de Vías Fluviales... *Nuevas exploraciones en la...*, pp.

157–165.

92. Sobre este trágico accidente, el Subcomisario José M. Olivera elevó un pormenorizado informe al capitán de fragata Juan M. Ontaneda (12 de diciembre de 1903) relatando lo ocurrido.
93. PORRAS, Raúl... *Fuentes Históricas...*, p. 437.
94. Tanto en la resolución del 17 de julio, como la propuesta y la segunda resolución fueron publicados por Carlos Larrabure en su *Colección de ...*, T. II, pp. 98–103.
95. Por decreto supremo de 23 de agosto de 1900, fue nombrado comandante de la Flotilla de Loreto el capitán de fragata Nicanor Asín, y ayudante de la misma el teniente 2° Augusto R. Pimentel.
96. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico–Militares del Perú. En otra parte de su comunicación refiriéndose a los maquinistas decía: "Es indispensable que se envíen estos de los excedentes de los buques de la Escuadra, pues según informes particulares, los que tienen en las lanchas no son tales, exceptuando el contratado, raíz por la que las lanchas tienen sus máquinas y calderas maltratadas y a pesar de ser así, no es fácil conseguir maquinistas en este medio". Igual pedido, pero relacionado con los prácticos, hizo dos años más tarde el Comandante Principal de la Milicia Naval capitán de navío Eduardo Raygada; por resolución ministerial de 22 de abril de 1902, se consiguió aumentar su haber a S/. 180 mensuales.
97. Por decreto de 31 de agosto de 1900 –que esta fuente recoge– se estableció como presupuesto para 1901 de la Flotilla el siguiente: *Cahuapanas* 220.4.33 (£, soles, centavos); *Iquitos* 214.5.33; *Amazonas* 194.3; *Pizarro* 173.2.
98. MAVILA, Oscar..., *Ligeros apuntes sobre el...*, En: *Boletín de la Sociedad...*, T. XII, pp. 109–110.
99. *Memoria del Prefecto...* (Manuscrito), folios 26–27.
100. *Memoria que la Comandancia Principal de las Milicias Navales presenta al Sr. Prefecto del Departamento, desde el 1° de abril á 20 de junio de 1904.* (Manuscrito), folios 3–5.
101. El Informe, revelador en más de un concepto y rico en sus apreciaciones, se encuentra reproducido en: ROMERO, Fernando... *Notas para una...* pp. 132–134.
102. Precisamente por este defecto de diseño, años más tarde se fue a pique, siendo reflotada, sin contar con los elementos necesarios para estas faenas, por Pedro Buenaño cuando se consideraba casi imposible salvarla.
103. ROMERO, Fernando... *Notas para una...*, p. 104.
104. Sin embargo, en octubre de 1904, por "existir en la flotilla dos lanchas de guerra con el nombre de *Iquitos* y para evitar confusiones", el prefecto Fuentes solicitó al Ministro de Guerra y Marina que la *Iquitos* (antes *Veloz)* recobrara su nombre primitivo y que la *Iquitos* (antes *Urubamba)* continuase con esa denominación. El pedido fue aprobado por resolución de 24 de diciembre.