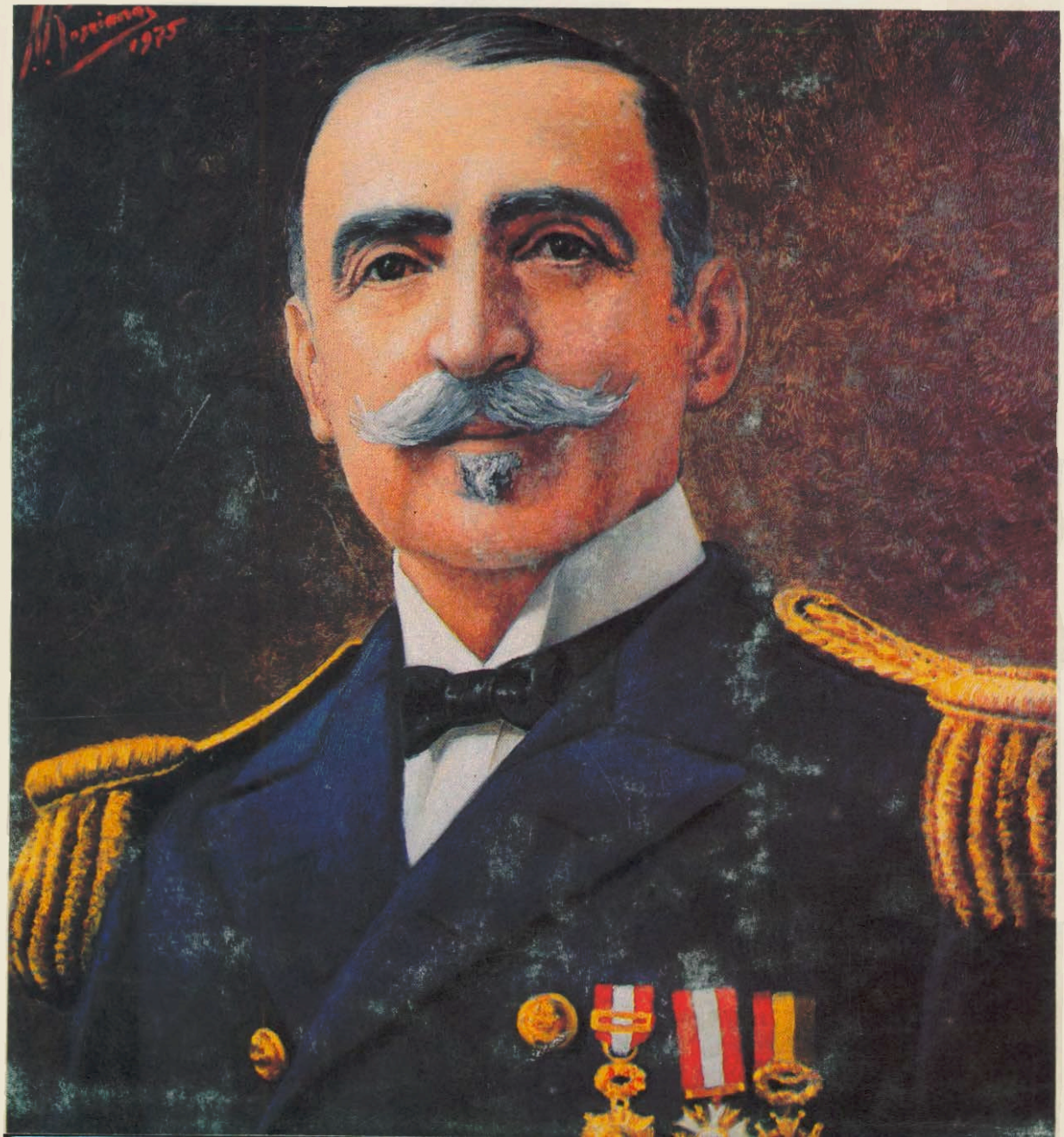
HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1884 a 1906

Raúl Palacios Rodríguez

TOMO XII VOLUMEN 2



HISTORIA

La República

MARITIMA DEL PERU

1884 a 1906 / TOMO XII VOLUMEN 2

Raúl Palacios Rodríguez

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

LIMA-PERU 1991

Indice

Pág.

CAPITULO V
LA ESCUELA NAVAL
Y OTROS CENTROS DE INSTRUCCION DE LA ARMADA 23
El proyecto de creación de una Academia de Marina en 1886 23
La Escuela Naval y sus diferentes sedes institucionales 25
Las prácticas de los guardiamarinas
en las escuadras extranjeras y buques mercantes 121
La Escuela Náutica de Paita 128
La Escuela de Grumetes 141

ANEXO A. INFORME DEL CAPITAN DE NAVIO
GREGORIO CASANOVA 171

ANEXO B. MEMORIA LEIDA ANTE EL JEFE DE ESTADO
POR EL DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL EN EL
DIA DE LA CLAUSURA DEL QUINTO AÑO ESCOLAR 177

NOTAS AL CAPITULO 180

CAPITULO VI
LA VIDA INSTITUCIONAL DE LA MARINA DE GUERRA 187
A. La Legislación Naval 187
El Código de la Marina Militar de 1886 187
El Código de Justicia Militar de 1898 188
El Código de Justicia Naval de 1901 188

Pág.

El Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías 189
B. Los organismos y las dependencias superiores 189
El Supremo Consejo de Guerra y Marina 189
La Junta Calificadora de Marina 192
La Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao 195
La Comandancia General de la Escuadra 196
La Junta Superior de Marina 197
El Consejo Superior de Marina 198
La Comandancia Principal de las Milicias Navales 200
Las Juntas Superiores de Exámenes y Económica 214
C. La logística, la recreación y los aportes técnico–científicos de la Marina 216
El Servicio de Sanidad Militar y Naval 216
El Arsenal de Marina 217
La provisión de víveres y artículos navales 217
La recreación, el deporte y la cultura en la Marina 222
La fundación del Centro Naval 225
La creación de la Comisión Hidrográfica 236
La publicación del *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina* 241
La Marina y los avances tecnológicos 241
D. Mejoramiento e innovaciones en la Marina 241
El sistema de señales de los buques 241
La vestimenta y el uniforme del personal 243
Faenas a bordo 243
E. Ascensos y remuneraciones del personal 244
La política de promoción y ascensos 244
Haberes y remuneraciones especiales 244
F. El proyecto de creación del Ministerio de Marina en 1906: la propuesta del senador Juan C. Peralta 250

NOTAS AL CAPITULO 251

CAPITULO VII
INCIDENTES Y COMBATES NAVALES 255
El incidente de Ilo 255
Los combates de Angoteros y Torres Causano 256
El combate de Angoteros 260
El combate de Torres Causano 262
Los combates del Alto Yurúa y Alto Purús 267
El combate del Alto Yurúa 267
El combate del Alto Purús 267

NOTAS AL CAPITULO 269

INDICE

	Pág.
CAPITULO VIII	
LA MARINA MERCANTE NACIONAL	271
Su estado de abatimiento	271
La ley de fomento y protección a la Marina Mercante Nacional de 1903	298
La ley de 1906 autorizando organizar una compañía nacional de vapores	307
La sociedad "Capitanes de la Marina Mercante"	318
ANEXO A. ESCALAFON GENERAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL	320
NOTAS AL CAPITULO	326
CAPITULO IX	
LA ACTIVIDAD PESQUERA	329
Situación y modalidades de organización de la pesca	329
La legislación pesquera	340
La caza de ballenas, lobos marinos y otros cetáceos	343
NOTAS AL CAPITULO	347
CAPITULO X	
LA ACTITUD DE LOS GOBIERNOS Y LA ACCION CIVIL EN PRO DE LA MARINA	351
La actitud de los diversos gobernantes sobre la Marina	351
La política presupuestaria	354
El general Pedro E. Muñiz y su preocupación por la Marina	363
Las sociedades patrióticas y su función motivadora en pro de la Marina	366
El óbolo público y las adquisiciones navales	369
Las iniciativas para erigir monumentos a Miguel Grau en diversas ciudades del país	373
La repatriación de los restos de Grau y de sus heróicos compañeros	380
El ensayo de Manuel González Prada sobre Grau	400
NOTAS AL CAPITULO	404
CAPITULO XI	
EL INTENTO FEDERALISTA DE LORETO Y EL VIAJE DEL CONSTITUCION *AL PARÁ*	411
Ocurrencia del hecho. Causas externas	411

Pág.

Significación histórica. Balance y apreciación 421
El viaje del *Constitución* al Pará 422

NOTAS AL CAPITULO 438

CAPITULO XII
LA REVOLUCION CIVIL DE 1894–1895 443
Prolegómenos de la revolución:
La acción de los montoneros 443
La travesía de Piérola de Iquique a puerto de Caballas.
El Manifiesto de Chincha 448
Los sucesos del 17 y 18 de marzo de 1895 453
La Junta de Gobierno presidida por Manuel Candamo 469
La asunción al poder de Nicolás de Piérola.
Significación histórica de su gestión 471

NOTAS AL CAPITULO 482

CAPITULO XIII
LOS ESTUDIOS
HISTORICO–MARITIMOS DE ROSENDO MELO 489
Semblanza biográfica 489
Aproximación crítica a su obra 493
Derrotero de la Costa del Perú 493
Historia de la Marina del Perú 501
El Callao. Monografía Histórico–Geográfica 504
Los piratas y el Callao antiguo.
Reseña histórico–marítima del Sur Pacífico 506
Apuntes para la irrigación del Valle del Chira 507
La Hidrografía del Perú 509
Informe sobre el Combate de Abtao 509
Informe sobre el nombre de la bahía de la Independencia 509

NOTAS AL CAPITULO 511

CAPITULO XIV
LA PRESENCIA PERUANA
EN LAS CONFERENCIAS INTERNACIONALES
SOBRE EL MAR Y ASUNTOS CONEXOS 513
Congresos y conferencias 513
El Congreso de Derecho Internacional Privado 514
Conferencia Internacional Americana 514
Segunda Conferencia Internacional Americana 519

Pág.

Tratados, protocolos y convenciones
sobre asuntos marítimos celebrados por el Perú 522
Protocolo Reglamentario del Tráfico a Bolivia por Mollendo 523
Tratado de Amistad, Comercio y Navegación
con los Estados Unidos de América 523
Tratado de Derecho Comercial Internacional 525
Tratado de Comercio y Navegación con el Brasil 526
Tratado de Comercio y Navegación y Protocolo
Complementario celebrados con el Imperio del Japón 527
Convención para la adaptación a la guerra marítima
de los principios de la Convención de Ginebra de 1864 530
Convención sobre buques–hospitales 532

NOTAS AL CAPITULO 533

CAPITULO XV
LOS ESTUDIOS OCEANOGRAFICOS 535
La Sociedad Geográfica de Lima y el estudio del mar 536
Los trabajos de Antonio Raimondi,
Luis Carranza, Camilo N. Carrillo y Federico Pezet 539
Antonio Raimondi 539
Luis Carranza 543
Camilo N. Carrillo 545
Federico Pezet 550

NOTAS AL CAPITULO 551

CAPITULO XVI
EL PERU HACIA 1906: ALGUNOS ASPECTOS DE LA VIDA ECONOMICA, COMERCIAL Y SOCIAL DEL PERIODO 553
A. Economía 553
La explotación del caucho 553
El contrato Grace y la explotación del guano 567
La explotación de las salinas 576
La producción minera 582
El movimiento industrial 587
La actividad agrícola 589
Azúcar 593
Algodón 594
Arroz 596
Cultivos menores y de panllevar 596
La explotación del petróleo 598
Establecimiento Industrial de Petróleo de Zorritos 599

Pág.

The London and Pacific Petroleum Company 600
The Heath Petroleum Company Limited 601
The Peruvian Petroleum Syndicate Limited 602
The Mancora Peru Petroleum Syndicate Limited 602
The Petroleum Syndicate Limited 603
El sistema ferroviario 603
El ferrocarril del Sur del Perú 607
El ferrocarril Central 607
El ferrocarril de Trujillo 607
El ferrocarril de Pacasmayo a Guadalupe 607
El ferrocarril de Paita a Piura 607
Las instituciones financieras y de apoyo: bancos y seguros 611
El Banco del Callao 612
El Banco de Londres, México y Sud-América 614
El Banco Italiano 614
El Banco Internacional del Perú 617
El Banco del Perú y Londres 619
El Banco Popular del Perú 619
El Banco Alemán Transatlántico 619
La Caja de Ahorros 620
La Caja de Depósitos y Consignaciones 620
B. Comercio 623
La actividad comercial 623
El comercio ilícito 626
C. Cuestiones sociales 630
La huelga de los fleteros y pescadores de Chimbote en 1884 630
El conato de huelga de los agentes de aduana en 1891 631
La huelga de los jornaleros del muelle y dársena del Callao en 1894 632
La huelga de los portuarios del Callao en 1904 635
La huelga de los portuarios de Mollendo en 1905 642

NOTAS AL CAPITULO 644

INDICE DE ILUSTRACIONES Y DE CUADROS ESTADISTICOS 657

INDICE ANALITICO 669

INDICE TOPONIMICO 679

INDICE DE PERSONAS 693

Capítulo V

LA ESCUELA NAVAL Y OTROS CENTROS DE INSTRUCCION DE LA ARMADA

EL PROYECTO DE CREACION DE UNA ACADEMIA DE MARINA EN 1886

En la sesión del viernes 1° de octubre de 1886, presidida por don Antonio Arenas, el diputado por la provincia de Cotabambas y ex-integrante de la armada nacional, Felipe S. Meza, presentó un proyecto de ley para instituir en el seno de la Escuela Especial de Construcciones Civiles y de Minas una Academia de Marina que, en cierta forma, supliese la ausencia de una Escuela de tal naturaleza. Interesante por su concepción y, sobre todo, por el espíritu de la intención, el proyecto constaba de los siguientes artículos:

Art. 1º Se establece una Academia de Marina en el mismo local en que funciona la Escuela de Minas, bajo las condiciones siguientes:

a) La Sección Preparatoria será la misma que existe en la Escuela de Ingenieros, comprendiendo los doce cursos, que se dictan en ésta a saber:
Aritmética – Geometría Analítica
Algebra – Mecánica
Geometría Plana – Física
Trigonometría – Química
Geometría Descriptiva – Topografía
Análisis – Dibujo lineal

Art. 2º La Sección Técnica correrá a cargo de la Junta Superior de Marina, comprendiendo los cursos siguientes:
Cosmografía – Maniobras
Pilotaje – Construcción Naval
Hidrografía – Artillería Naval
Táctica Naval – Derecho Internacional
Torpedos – Pirotécnica

Art. 3º Díctense en la Escuela de Minas por ser de utilidad general a los alumnos que se dedican a las distintas profesiones y ser necesario para completar el programa de estudios para la Marina, las clases siguientes:
Composición castellana – Esgrima
Higiene – Inglés – Francés
Dibujo natural – Gimnasia

Art. 4º Durante los tres meses que los alumnos de la Escuela de Ingenieros se dedican a excursiones mineralógicas, los de la Academia practicarán un viaje a vela.

Art. 5º El número de alumnos que se admita será de... siendo preferidos los hijos de marinos y de éstos los hijos de los que hayan muerto en servicio de la República.

Art. 6º El Supremo Gobierno dictará el Reglamento a que deba sujetarse la Academia y que prescriba las condiciones a que deben sujetarse los jóvenes que quieran ser admitidos en ella.

Art. 7º Se proporcionará por el Gobierno un local de su propiedad aparente para el establecimiento de la Escuela de Construcciones Civiles y de Minas, y en que además puedan funcionar los nuevos cursos que se establecen por la presente ley.

Art. 8º De la economía de 2,400 soles que resulta a favor de la Escuela por la supresión del pago de arrendamiento del local, se dedica una parte para los pequeños gastos que demanda la instalación de los cursos técnicos de la Academia.

Además de este proyecto, el mencionado parlamentario fue autor de otros dos. El uno, para construir un arsenal de Marina en Bellavista; y el otro, para establecer una Junta Superior de Marina (señalando, inclusive, sus atribuciones). Así se lee en el *Diario de los Debates* correspondiente a la Legislatura de ese año. Ambos proyectos fueron sustentados en la fecha indicada y exonerados del debate pasaron para su estudio a la Comisión del Ramo. Lamentablemente, "por el poco tiempo que faltaba para la clausura del Congreso" los tres proyectos no fueron aprobados.

Cabe puntualizar que Meza presidió la Comisión de Marina de la

Cámara de Diputados; integrada, asimismo, por los siguientes representantes: Francisco Llosa, José Gálvez, Eduardo Raygada y Julio Jiménez. En la sesión nocturna del martes 19 de octubre de 1886, al defender la necesidad de que los cargos de capitanes de puerto estuviesen en manos de los integrantes de la Marina de Guerra, Meza manifestó: "Debo advertir a mis estimables compañeros, que en este asunto no me arrastra mira alguna personal; que hace muchos años decidí definitivamente separarme del servicio de la escuadra; y que si he prestado algunos posteriormente, desde el día en que principió la guerra, fue porque el deber así me lo exigía. Y porque hoy el deber así me lo impone, levanto la voz en favor de un cuerpo al que hasta ahora tengo la honra de pertenecer, aunque no participe de sus goces: de un cuerpo que merece distinciones y preminencias por cuanto ha llevado el cumplimiento del deber hasta la exageración. Las capitanías de puerto no son empleos de puro lujo, y por eso se ven sostenidas por todas las naciones del mundo: si así no fuera, no sería yo por cierto el abogado de ellas. Las capitanías de puerto son hoy más necesarias, desde que se han formado tantos puertos mayores, y, aun cuando no fuera sino para vigilar los contrabandos, debería tenerse esto en cuenta para mantenerlas. Hay más, pueden presentarse casos que no puedan ser resueltos sino por individuos facultativos; los casos de varada, de colisión, de desórdenes a bordo, no pueden ser resueltos sino por individuos que conozcan la profesión, para dar sentencias que no den lugar a reclamos de otras naciones. Mas, señores, subordinar los capitanes de puerto, como se ha pretendido por la Comisión de Presupuesto, a los administradores de aduanas, lo creo vejatorio. Esa sujeción que se pretende ajaría los fueros de la marina nacional. Por estas y tantísimas otras razones, que omito para no distraer más la atención de la Cámara, pido a mis honorables compañeros que no acepten el parecer de la mencionada Comisión". Cerrado el debate, se procedió a votar, y resultó un empate. El Presidente de la Cámara dirimió paridad declarándose en contra de lo propuesto por la Comisión de Presupuesto.

LA ESCUELA NAVAL Y SUS DIFERENTES SEDES INSTITUCIONALES

Semejante suerte que la corrida por nuestra escuadra después de la dolorosa guerra del 79, fue la que vivió en cierto modo la Escuela Naval durante casi todo el final del siglo pasado y los primeros años del

presente. La carencia de un local estable e idóneo, las continuas reformas en sus planes de estudio, la falta de embarcaciones donde realizar sus prácticas los guardiamarinas y la escasez de fondos para su sostenimiento, constituyeron –a nuestro juicio– las notas más saltantes de este centro de estudios durante la etapa que nos toca analizar. Sin embargo, por encima de estas características resultantes de la crisis generalizada que entonces se vivió, debe rescatarse algo mucho más positivo y reconfortante: la actitud de quienes en circunstancias adversas dirigieron eficientemente la institución. En efecto, el común denominador de sus directores fue hacer del Alma Mater no sólo una entidad académica por excelencia, sino también (y quizás en mayor grado) un estupendo centro donde la disciplina, la ética y la enseñanza religiosa, constituyeran el complemento ideal de la formación integral de los jóvenes alumnos. La tarea, por cierto, no fue fácil ni cómoda. Fue todo un reto que demandó el esfuerzo permanente y constante de quienes asumieron tan difícil, pero noble y honroso encargo.

Sin duda alguna, en el pensamiento de los hombres de la postguerra, principalmente en aquellos que tuvieron responsabilidad directa en el gobierno, existió una clara convicción de que la Escuela Naval debería ser la base para la reconstrucción de la Marina; por lo tanto, era necesidad impostergable restablecerla aun cuando no fuese –como lo hacía notar el Ministerio de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1886– "en las proporciones que tuvo hasta 1879"[1]. Bajo este espíritu de auspicioso renacimiento institucional, por Resolución Suprema de 5 de marzo de 1886, se constituyó una junta integrada por altos jefes de la armada con el propósito de elaborar un proyecto de organización y funcionamiento de las Escuelas, Naval y de Grumetes. Las personas designadas fueron los capitanes de navío Hercilio Cabieses (Presidente), Manuel A. Villavisencio, Gregorio Casanova y Leopoldo Sánchez; nombrándose como Vocal al capitán de fragata Ramón Freire. Además de presentar el proyecto "a la brevedad posible", la mencionada junta quedó comprometida a presentar también los programas de estudio. Según lo esbozado, la planta jerárquica, docente, administrativa y de servicios de la Escuela Naval, debería estar conformada por el siguiente personal:

1 Director capitán de navío, profesor de Aritmética y Táctica Naval.
1 Subdirector capitán de fragata, profesor de Pilotaje, Hidrografía y práctica de Cálculos de Navegación.
1 Jefe de detall, secretario, capitán de corbeta, profesor de Manio-



ELIAS MUJICA
Durante su estupenda gestión como
Ministro de Guerra y Marina,
se reabrió la Escuela Naval a bordo del pontón *Perú*.

bra, Construcción Naval y Artillería.
1 Cirujano de primera clase, médico y profesor de Higiene Naval.
1 Profesor de Derecho Internacional Marítimo y Composición Castellana.
1 Capitán de corbeta Cajero
1 Alférez de fragata amanuense
2 Tenientes primeros inspectores
1 Profesor de Física y Química
1 Profesor de Aritmética demostrada y Algebra
1 Profesor de Geometría, Trigonometría y Topografía
1 Profesor de Análisis y Mecánica
1 Profesor de Geometría descriptiva y Dibujo general
1 Profesor de Inglés y Francés
1 Profesor de Esgrima y Gimnasia
1 Mayordomo
1 Cocinero
1 Portero
1 Ayudante de cocina
3 Sirvientes
1 Corneta soldado
1 Tambor soldado.

El paso siguiente fue consignar en el Presupuesto de 1887 partidas especiales destinadas al sostenimiento de ambas escuelas "encargadas en el futuro de la formación de oficiales y de la instrucción de la marinería", respectivamente. En este año de 1887, el Ministro Rufino Torrico en su *Memoria* sugería que la Escuela Naval podía ser restablecida "en forma de Academia", empezando con un pequeño número de alumnos y teniendo como profesores a los principales jefes en servicio, a fin de hacer más económico su sostenimiento[2]. Esta sugerencia –como se ha visto– coincidía con la iniciativa que meses antes había presentado en su Cámara el diputado por la provincia de Cotabambas, para fundar una Academia de Marina. Sin embargo, correspondió al Ministro de Guerra y Marina, Elías Mujica, durante la administración del general Cáceres, restablecer en 1888 la Escuela Naval (Decreto Supremo de 14 de enero) a bordo del pontón *Perú*, que para tal efecto se le había extraído la maquinaria y adaptado sus espacios interiores con fines académicos. El texto, de tanta trascendencia histórica para la institución, dice textualmente así:

"ANDRES A. CACERES

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Considerando:

1º Que es de imperiosa necesidad la instalación de las Escuelas de Guardias Marinas y de aprendices de marineros á fin de dotar convenientemente los buques de la Nación, que pueda adquirir para su servicio y para que la Marina mercante cuente con marinería nacional de la que ahora carece;

2º Que aun cuando no se ha considerado en el Presupuesto General de la República el gasto que demandan estos planteles, no se oculta al Gobierno que es necesaria su organización, pudiendo establecerlas sin gravámen sensible, haciéndolas servir por jefes y oficiales de la Armada en activo servicio é introduciendo algunas economías en las dependencias del Ramo con las que pueda atenderse á los gastos que impone su sostenimiento;

3º Que siendo el vapor *Perú* por sus especiales condiciones, apropiado para que funcionen en él las dos Escuelas bajo la dirección de un solo jefe, obteniéndose así economía y eficaz administración;

Decreto:

Art. 1º Se establece á bordo del vapor *Perú* las Escuelas de Guardias Marinas y de Grumetes, dirijidas ambas por un jefe de la Armada, que tendrá á su cargo el gobierno inmediato de ellas y se entenderá directamente con el Ministerio del Ramo.

Art. 2º Habrá, además, para atender á la instrucción y al servicio y conservación del buque, el personal siguiente: Un secretario archivero–*Escuela de Guardias Marinas*– Un Sub–Director–Un profesor teniente 1º –Dos id. tenientes 2os–Un id. alférez de fragata–Un particular–Un mayordomo–Un cocinero–Cuatro sirvientes–*Escuela de Grumetes*–Un Sub–Director– Un profesor teniente 2º –Cuatro id. Guardias Marinas–Un contramaestre.–Para servicio y conservación del buque–Un maquinista–Un carpintero–Un cocinero de equipaje–Un fogonero–Un carbonero–Diez marineros.

Art. 3º Por ahora constará la Escuela de Guardias Marinas de diez alumnos y la de Grumetes de cincuenta aprendices.

Art. 4º Para ser admitido como alumno en la Escuela de Guardias Marinas se requiere: 1º ser peruano de nacimiento é hijo de padres notoriamente honrados; 2º tener trece á diez y seis años de edad; 3º ser

de compleccion robusta y no tener enfermedad crónica ni defecto físico notable; 4º haber terminado con aprovechamiento, cuando menos la instrucción primaria de tercer grado.

Art. 5º La instrucción se dividirá en preparatoria y profesional, las materias que abraza la primera, son: Cálculo, Geometría, Trigonometría, Análisis, Mecánica, Física, Dibujo natural y lineal, distribuidas en tres años; y las de la segunda: Astronomía, Náutica, Pilotaje, Maniobra y Nociones de construcción naval, Hidrografía, Nociones de Táctica Naval, Derecho Internacional Marítimo y Artillería Naval, distribuidas en dos años; además las clases de Francés e Inglés, que se cursarán durante todos los cinco años, así como los ejercicios de Gimnasia, Esgrima, Tiro al blanco y las prácticas de la profesión.

Art. 6º Los jóvenes que ingresen á la Escuela como alumnos se embarcarán en los buques del Estado, en clase de Guardias Marinas cuando hayan terminado la instrucción profesional y estarán obligados á servir á la Nación tres años cuando ménos.

Art. 7º El Estado abonará doce soles mensuales para la mantención de cada alumno, y los padres ó tutores de éstos pagarán veinte soles cada mes á la caja de la Escuela, y proporcionarán á sus hijos ó pupilos el uniforme y demás artículos de uso personal que señala el Reglamento del Establecimiento.

Art. 8º Todo alumno que por cualquier motivo se separe de la Escuela antes de terminar los estudios profesionales, ó que, habiéndolos terminado no cumpla con la obligación que se impone en el art. 6°, estará obligado á reintegrar, en la caja de dicho Establecimiento las pensiones que el Estado hubiese abonado por él, durante todo el tiempo de su aprendizaje.

Art. 9º Los padres ó tutores de los alumnos prestarán la suficiente fianza, á satisfacción de la Tesorería del Callao para responder del cumplimiento de lo que se especifica en los artículos que anteceden.

Art. 10º Además de los diez alumnos de que habla el artículo 3°, podrán ingresar á la Escuela, como alumnos, los Guardias Marinas que existen actualmente en el Escalafón de la Armada, que carecen de la instrucción teórica que se señala en el artículo 5º, sin que les sirva de abono en su libreta de servicios el tiempo que permanezcan en ella en esta condición, y por cada uno abonará el Estado, además de la racion de armada, veinte soles mensuales á la caja del establecimiento, sin que ellos estén obligados á otro gasto que el de su uniforme y artículos de uso personal.

Art. 11º Para ser admitido en la Escuela de Grumetes, se requiere: 1º ser peruano de nacimiento; 2º tener quince á diez y nueve años; 3º

ser de complección robusta y no tener enfermedad crónica, ni defecto físico notable.

Art. 12º La instrucción de los aprendices será elemental y profesional; las materias que forman la primera, son: Lectura de impresos y manuscritos, Escritura, Doctrina Cristiana, Aritmética, práctica de primer grado, Sistema métrico decimal, Nociones generales de Geografía, Division territorial del Perú y descripción detallada de su costa y formación y cuarteo de la Rosa Náutica; y la segunda se dividirá en marinera y militar.

Art. 13º La instrucción que se indica en el artículo que antecede se dividirá en tres años, despues de los cuales pasarán los aprendices á prestar sus servicios en los buques del Estado durante cinco años obligatorios, ingresando en la clase de Grumetes.

Art. 14º El Estado abonará seis soles mensuales por cada aprendiz para atender á los gastos de instrucción, vestuario y otros artículos de uso personal de ellos, y además la ración de armada correspondiente.

Artículos transitorios

I. Las Escuelas serán dotadas por ahora, y mientras el Congreso resuelve lo conveniente, por los jefes y oficiales de la Armada que sirven en el Departamento Marítimo del Callao, sin prejuicio de continuar desempeñando las funciones de su cargo, y se agregarán sólo, los muy indispensables que falten para la enseñanza y servicio del buque.

II. Para atender á todos los gastos que demanda el sostenimiento de las Escuelas se consideran como ingresos las cantidades siguientes:

1º	Presupuesto de la mayoría de Ordenes, partidas Nos. 189, 190 y 192 á 197 del pliego 5º ordinario del Presupuesto General vigente.	711
2º	Sueldo del Jefe arqueador y su ayudante. Nos. 202 y 203 de id	220
3º	Presupuesto de la Capitanía del puerto de Sama Nos. 298 á 300 y 308 de id.	207
4º	Presupuesto para conservación del vapor *Perú* N°. 349 de id. id.	500
5º	Economías de la dotación del vapor *Santa Rosa*	780
6º	Pensiones de 10 alumnos á S. 20 cada uno	200
7º	Sobrantes del producto del faro del Callao	182
8º	Id. de los fondos generales de Capitanías	500
	Tres mil trescientos soles.	S. 3,300

Que componen la suma de tres mil trescientos soles, que importa el

valor total de los egresos de ellas, según el presupuesto que se les ha señalado.

El personal y presupuesto de gastos se determinará por decreto separado, así como el reglamento interior de las Escuelas.– El Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina queda encargado del cumplimiento del presente decreto y de someterlo al próximo Congreso para su aprobacion– Dado &a.– Lima á 14 de Enero de 1888– Regístrese, comuníquese y archívese–

ANDRES A. CACERES – ELIAS MUJICA".

Conforme a lo dispuesto en la última parte del mencionado decreto, el mismo 14 de enero se estableció para el sostenimiento de las Escuelas y conservación del vapor *Perú* el presupuesto mensual de egresos que sigue:

Plana mayor de la Escuela

1	Director, que será comandante del vapor *Perú* y jefe de la Oficina arqueadora, el actual jefe arqueador; por su sueldo y gratificación con mando	S.	238	
1	Secretario archivero, el de la Mayoría de Ordenes		100	
4	Raciones de armada para los anteriores á 40 centavos cada una		48	386

Escuela de Guardias Marinas

1	Sub–director y cajero, capitán de fragata		80
1	Profesor teniente 1º, el ayudante de la Mayoría de Ordenes		80
1	Id. id. 1º graduado id. del jefe arqueador		60
1	Id. id. 2º oficial de la dotación del vapor *Perú*		60
1	Id. id alférez de fragata actualmente en comisión en el id		50
1	Id. el Escribano de Marina		60
	Para profesores contratados		100
10	Alumnos á S. 12 cada uno		120
1	Mayordomo } Marineros de la Mayoría de Ordenes		20
1	Cocinero } Marineros de la Mayoría de Ordenes		22

4	Sirvientes marineros del vapor *Perú*	64	
12	Raciones de armada para los anteriores, excluyendo al Escribano de Marina y á los 10 alumnos á 40 centavos cada uno	144	960

Escuela de Grumetes

1	Sub–Director, capitán de fragata, el actual comandante del vapor *Perú*	180	
1	Profesor teniente 2°	60	
3	Id. Guardias Marinas de la dotación del vapor *Santa Rosa*	60	
1	Contramaestre, el de la Mayoría de Ordenes	40	
50	Aprendices á S. 6 cada uno	300	
57	Raciones de armada para los anteriores á 40 centavos cada una	684	1,324

Vapor Perú

1	Maquinista, el Inspector de máquinas de la Mayoría de Ordenes	120	
1	Carpintero, el de la Mayoría de Ordenes	30	
1	Cocinero de equipaje, del vapor *Perú*	22	
1	Fogonero del id. id.	28	
1	Carbonero del id. id.	16	
10	Marineros, de la Mayoría de Ordenes, á S. 16 c. u.	160	
14	Raciones de armada para los anteriores, ménos el maquinista á 40 centavos cada uno	168	544
	Para útiles de escritorio, alumbrado y conservación del buque		86
	Total		3,300

Fue, pues, en el viejo pontón *Perú* donde se estableció la primera Escuela Naval después de la adversa contienda de 1879. A tenor de dicho dispositivo legal, su objetivo era doble: a) formar profesionalmente a los futuros oficiales de guerra (sección de guardiamarinas) y b) formar a los marineros como contingente humano básico de una marina de guerra (sección de grumetes). A partir de ese año 1888 y bajo la acertada y dinámica dirección del capitán de navío Gregorio Casa-

nova (ejerció la dirección hasta el 23 de junio de 1890), podemos decir que la Escuela Naval funcionó con cierta regularidad y con visible provecho, no obstante las limitaciones arriba señaladas y las que el empobrecido Erario imponía. Sobre esta mísera situación que afectó a la Escuela, el propio Casanova en un oficio al encargado de la Dirección de Marina (31 de enero de 1888) le dice "no haber a bordo del vapor *Perú* un solo grano de arroz para suministrar a la dotación destacada en él". En otro acápite le expresa que dada la urgencia de adquirir víveres para la dotación, se ha visto en la necesidad de celebrar dos contratos: uno con Lowler y Co. por carne y legumbres a precio de quince centavos y medio cada ración, y otro por pan con Sánchez y Co. a seis centavos libra. Ambas cuentas para ser canceladas quincenalmente con los "magros fondos de la Escuela".

Además de estas limitaciones de orden material, el flamante director tuvo que hacer frente a otras de carácter disciplinario (emanadas de sus propios subordinados). En efecto, al poco tiempo que asumió el cargo tuvo un desagradable e ingrato entredicho con el capitán de fragata Ramón Freire, jefe del detall del buque–escuela y subdirector de la Sección de grumetes, sobre los derechos y las obligaciones correspondientes; así lo hizo saber en una extensa y sentida comunicación de fecha 3 de febrero de 1888, a la mencionada autoridad[3].

Con fecha 31 de enero de dicho año, el comandante del buque y director de la Escuela, solicitó al Director de Marina lo siguiente:

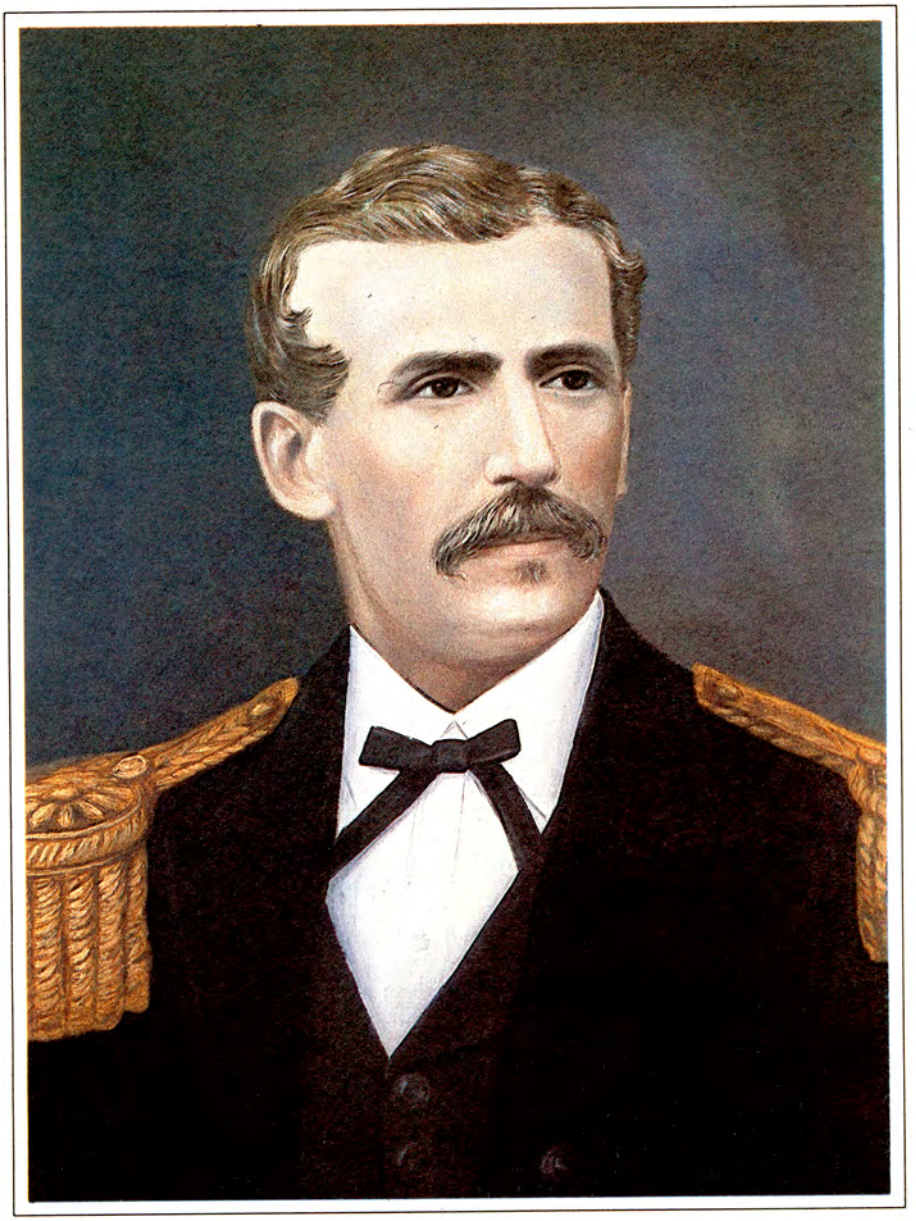
1 sello de jebe con la inscripción "Dirección de la Escuela Naval".
1 pabellón nacional de siete paños
64 camisas azules de lana
64 pantalones azules de lana
64 camisas blancas
64 pantalones blancos
64 camisetas de algodón
64 gorras con funda blanca
64 corbatas de lana
64 cintas: 50 con la inscripción "Escuela de Grumetes" y 14 con la de "Escuela Naval".
64 pares de zapatos.

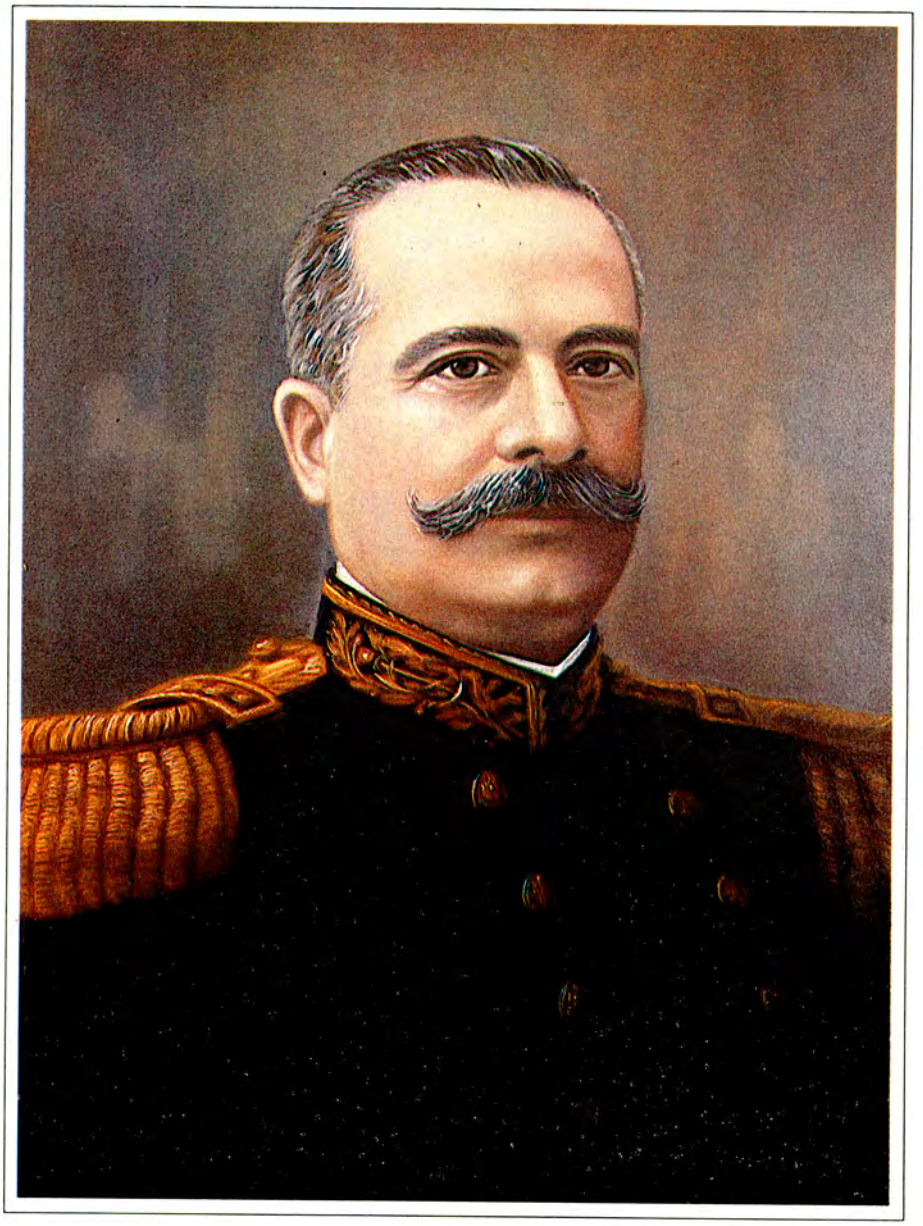
Solicitud que fue satisfecha a plenitud por la autoridad pertinente.

El 10 de abril del indicado año 1888 –según referencia del mismo Casanova al Director de Marina– se dio inicio a las labores académicas en las dos secciones que la conformaban.

En la primera, destinada a la instrucción de los guardiamarinas, habían 4 alumnos matriculados[4]; y 17 en la de grumetes (que después

GREGORIO CASANOVA.
Como primer director de la Escuela Naval después de la guerra, puso las bases para su consolidación posterior, derrochando esfuerzo, tesón e inteligencia.





JUAN M. ONTANEDA.
Dirigió la Escuela Naval en momentos difíciles e inciertos, sobresaliendo por su decisión y empeño.

aumentó a 50). Sobre este asunto, debe indicarse que la inscripción de los postulantes no se verificó dentro de un plazo fijo y perentorio, como habría sido lo conveniente e ideal. Al contrario, sucesivamente y en fechas escalonadas, a muy diversos plazos, fueron inscribiéndose hasta completar el número designado; lo que creó un desajuste en el cronograma establecido para el año académico. Con arreglo al plan de estudios ordenado en el decreto supremo de su creación, se ofrecieron los siguientes cursos: Cálculo elemental a cargo del teniente 1° Gervasio Santillana; Lengua Inglesa a cargo de Rollin Thorne (que por incumplimiento fue reemplazado al poco tiempo por Luis Danob, director de un reconocido colegio en el Callao); Lengua Francesa a cargo de Eugenio M. de Rossi; Esgrima y ejercicios gimnásticos a cargo también de este último. Posteriormente, a solicitud de la dirección de la Escuela, el gobierno autorizó la inclusión de la asignatura de Composición castellana a cargo de Alejandro Deustua. Para la sección de grumetes, los cursos de instrucción primaria elemental y de ejercicios militares y marineros, fueron encomendados al teniente 2° Juan Francisco Otoya; poco después, tuvo la colaboración de algunos trabajadores de la propia sección.

Nueve días después, o sea el 19 de abril, en lo que podríamos considerar su primer informe, Casanova dio a conocer al Director de Marina el desarrollo académico y administrativo del establecimiento a su cargo. Aparecen interesantes referencias sobre el número y calidad de los docentes, la preparación de los estudiantes, la organización de la Escuela, el régimen de estudios, las necesidades del plantel, etc. A continuación el texto de tan importante documento tal como se conserva en el Archivo Histórico de Marina: "En los pocos días transcurridos, hasta esta fecha, desde que comenzaron los estudios en las dos secciones de esta Escuela, he tenido ocasión de hacer algunas observaciones, en su régimen interno, que creo oportuno participar a US. a fin de que, transmitidas al Señor Ministro del Ramo, pueda, en su cabal conocimiento, adoptar las medidas que juzgue más convenientes.

Primera.– El decreto supremo de 14 de enero último que nombra el cuerpo de profesores de la Escuela, no determina especialmente las materias o cursos que cada uno de los que lo componen deberán regentar, pues aunque nominalmente designados, se hallan comprendidos todos en la denominación genérica de profesores.

Parece pues natural, deducir de aquí que la distribución entre dichos profesores de los cursos por materias que forman el plan general de estudios, prescrito por el artículo 5o. orgánico, es una facultad implícitamente atribuida a esta dirección; y, en consonancia

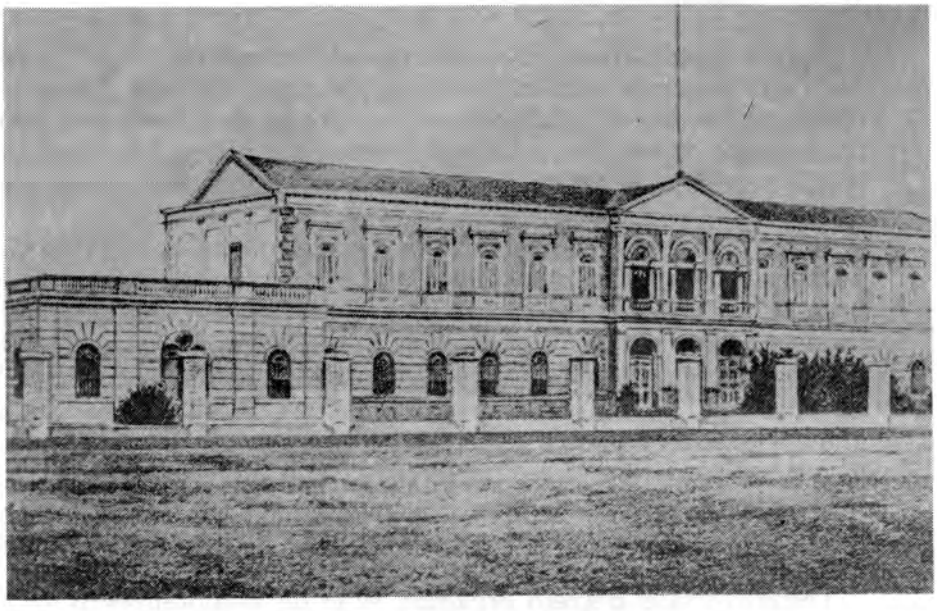
con ella, he encomendado a los Tenientes Santillana y Otoya y a los profesores de idiomas que he contratado, la regencia de los cursos que actualmente funcionan bajo su dirección. La escasez de conocimientos elementales con que han ingresado a la Escuela los alumnos de la sección primera, no permite por ahora la apertura de los cursos superiores de la instrucción preparatoria, ni mucho menos de la profesional. Por manera que, con excepción del Teniente Santillana, que actualmente dicta un curso de Cálculo elemental, los demás profesores, en el número de cuatro, nombrados especialmente para dicha sección, se hallan completamente desocupados y permacerán así por largo tiempo, por lo menos durante el presente año escolar, hasta que tengan discípulos debidamente preparados para ingresar a los cursos que deberán dictar.

De estos cuatro profesores, tres son Oficiales de Marina, que se turnan en el servicio militar del buque; el cuarto que es civil, es el Doctor en Jurisprudencia Don Alejandro Deustua, quien parece naturalmente designado, por la especialidad de sus conocimientos profesionales, para dictar el curso de Derecho Internacional Marítimo que corresponde al quinto año de estudios; y hallándose a la sazón en el primero los alumnos que ha de enseñar, es evidente que habrán de transcurrir cuatro años escolares para que el referido profesor comience a prestar sus servicios a la institución.

Con la mira pues de utilizar, en provecho de la instrucción de los alumnos, la clara inteligencia y la variada instrucción que evidentemente posee este distinguido profesor, creo que podría adicionarse el plan de estudios decretado, con los cursos de composición castellana y literatura, correspondiendo estos cursos a los tres primeros años. La dirección podría entonces encomendar su enseñanza al citado profesor, quien casi tengo la evidencia que aceptaría gustoso este cargo y lo desempeñaría debidamente con positivo provecho para los alumnos.

Segunda.– Para la enseñanza de los Grumetes, el decreto orgánico señala un Teniente 2º y cuatro Guardiamarinas. Esta sección tiene en el día, 21 escolares a bordo y día a día va aumentándose con el ingreso de jóvenes voluntariamente entregados por sus padres. Así es que muy pronto, espero completar en ella el número de 50 que designa dicho decreto.

A los 21 escolares arriba citados, ha sido necesario clasificarlos según el estado de sus conocimientos: algunos saben leer correctamente; otros leer y escribir aunque con alguna imperfección, y una buena parte es compuesta de jóvenes completamente iletrados.



Fachada de la Escuela Naval en el local de Santa Sofía.

Siendo materialmente imposible que el Teniente Otoya, único profesor que tiene esta sección hasta hoy, pueda atender solo a estas tres clases, he vístome obligado a sacar de entre los diez marineros destinados como tripulantes, a Samuel Pereyra que poseyendo la competencia necesaria, le he encomendado la enseñanza de una de estas clases.

Como quiera que no será muy fácil conseguir los cuatro Guardiamarinas profesores de esta sección, y el número de tripulantes designado es escasamente suficiente para el servicio del buque y de la Escuela en sus múltiples y variadas necesidades, me parece conveniente que podría aumentarse el número de tripulantes con un patrón de lancha. El nombramiento lo hará recaer la Dirección, por ahora, en el mencionado Pereyra, o en cualquier otra persona que, teniendo la idoneidad requerida, prestaría servicio como profesor auxiliar.

De esta manera, pues, este tripulante, sin salir de su condición de tal, y sin derecho a exigir las consideraciones de los demás profesores, llenaría cumplidamente esta verdadera necesidad de la sección.

Tercera.– Ni el decreto orgánico, ni el de nombramiento de los diversos empleados de la Escuela, señalan un Sacerdote que como Capellán, desempeñe las funciones de su Ministerio y atienda y dirija las prácticas religiosas de los alumnos. Esta necesidad, sentida con urgencia, es de tan obvia percepción y su remedio tan fácil, que creo innecesario insistir más sobre ella.

Cuarta.– Siendo la institución de la Escuela esencialmente militar y rigiendo en ellas las Ordenanzas del Ramo, carece de una banda de guerra para los toques de reglamento. Un tambor y un pífano, absolutamente indispensables, satisfacerían esta necesidad. La Escuela podría adquirir a su costa los instrumentos, y los operarios podrían ser proporcionados por algún cuerpo del ejército, sólo como maestros y sólo por el tiempo necesario para enseñar a dos alumnos de la sección de Grumetes. Calculo que tres a cuatro meses serían suficientes para esta enseñanza: La Escuela podría darles la ración entretanto, y concluida su misión volverían a su cuerpo.

Quinta.– La plaza de secretario de la Dirección se halla nominalmente ocupada por el Alférez de Fragata Benjamín Haza, tres meses ha ausente en comisión, y se hace indispensable, o que el nombrado se incorpore a la institución, o nombrar a otro que lo reemplace, y venga desde luego a servir al empleo, teniendo la competencia necesaria para ello"[5].

Por estos días (21 de abril) el director de la Escuela puso en vigencia las "Instrucciones para el Jefe de Servicio y para el Oficial de Guardia",

tendientes a reglamentar el régimen interno de la institución en sus dos secciones. Aquí el tenor de las mismas:

"Del Jefe de Servicio

Primera: El Jefe de Servicio permanecerá a bordo 24 horas consecutivas, y tendrá a su cargo durante ellas el gobierno y la vigilancia superior inmediata de las dos secciones que forman la institución y del servicio y policía del buque, orden, moralidad y disciplina de sus tripulantes en conformidad con las prescripciones que en seguida se establecen y en cuya importante misión será debidamente secundado por el Oficial de guardia.

Segunda: El Jefe de Servicio, pues, sin perjuicio de las peculiares atribuciones y deberes que por razón del empleo que tiene le corresponde, en consonancia con el Decreto Supremo de su nombramiento, sea como Subdirector de algunas de las secciones, sea como Jefe del Detall del buque escuela, cajero o simple profesor, ejercerá durante su facción, y con arreglo con el artículo precedente, las funciones que la ordenanza del ramo atribuye al 2º Comandante de una nave del Estado.

Tercera: El Jefe de Servicio, concluida su facción, dará parte detallado y verbal a esta Comandancia y Dirección de los acaecimientos ocurridos en las 24 horas que se relacionan con el personal o con el material de la Escuela y del buque o con el régimen establecido a bordo; y también participará al Jefe que lo subrogue cuantas noticias sean conducentes para que, por su medio, pueda éste adquirir cabal conocimiento del estado en que se recibe el buque y las dos secciones de la Escuela.

Del Oficial de Guardia

Primera y única: El Oficial de Guardia, con dependencia inmediata del Jefe de Servicio, desempeñará todas las funciones y deberes que la ordenanza le atribuye en el tratado y título respectivo, observará y hará observar las prescripciones del régimen que se establece para la distribución del tiempo en las diversas ocupaciones de cada día, tanto de los alumnos de ambas escuelas como de los empleados y tri-

pulantes del buque.
A las 8 horas a.m.: Entrará en funciones recibiendo de su antecesor el puesto que va a ocupar durante 24 horas consecutivas con todas las formalidades de ordenanza; y en seguida y durante dicho espacio de tiempo, salvo orden especial de esta Dirección, hará observar el régimen que sigue:
De 8 h. a 8.30: Desayuno
De 8.30 a 9: Descanso y envío al muelle de una embarcación para conducir a bordo a algunas personas. Esta embarcación estará de regreso a las 9 horas o antes.
De 9 a 11: Clase de matemáticas para los alumnos de la Sección primera y clase de instrucción primaria para los Grumetes.
Los tripulantes (y alumnos de la Sección segunda) bajo la dirección del Contramaestre, se dedicarán a los trabajos ordinarios de policía y conservación del buque, en todas sus secciones; y el carpintero, en los peculiares de su oficio en la obra que tenga en manos.
De 11 a 12 m.: Almuerzo en la Cámara para los Jefes, Oficiales, y alumnos de la Sección primera, y los tripulantes continuarán en sus labores.
De 12 m. a 1: Comerán los tripulantes y alumnos de la Sección segunda con orden y. limpieza, en las mesas y bancas destinadas a este objeto. Los alumnos de la Sección primera tendrán descanso y se destacará una embarcación al muelle con los Oficiales francos y demás personas.
De 1 p.m. a 2: Estudio para los alumnos de la Sección primera y continuará el estudio en la segunda.
De 3 p.m. a 4: Ejercicios de esgrima y de gimnástica alternados por días para la Sección primera. Baños por diez minutos y ejercicios militares o marineros para la Sección segunda y se destacará una embarcación por el profesor de inglés.
De 4 p.m. a 5: Clase de inglés en la Sección primera. Ejercicios gimnásticos para la segunda.
De 5 p.m. a 5.30: Comida general.
A las 5.30: Se destacará una embarcación conduciendo a las personas que deban bajar a tierra.
De 5.30 hasta la puesta del sol: Recreo para las dos Secciones y descanso para los tripulantes.
A la puesta del sol: Los alumnos de la Sección segunda to-

marán su coy de la toldilla y las colgarán y dispondrán convenientemente en el sollado, destinado para dormitorio.
Desde la puesta del sol hasta las 8 p.m.: Descanso y recreo general, y a las 8 se acostarán los alumnos de la Sección segunda.
De 8 p.m. a 9: Retreta por 15 minutos; té en la Cámara.
A las 9 p.m. Silencio. Envío al muelle de una embarcación para conducir a las personas que duerman a bordo y después de acostados los alumnos de la Sección primera se apagarán las luces, exceptuando sólo las de cubierta y la del sollado de los Grumetes.
A las 9.30 o antes: Si estuviesen reunidos en el muelle todos los Oficiales y demás personas, se retirará la embarcación destacada regresando a bordo. Durante el resto de la noche se turnarán en el servicio de vigilancia del buque embarcaciones y además los timoneles de guardia.
A las 5 a.m.: Diana. Se levantarán los Grumetes y tripulantes, limpieza general y embarcación por los víveres frescos del día y distribución de los secos.
A las 6 a.m.: Se levantarán los alumnos de la Sección primera y después de su aseo por 20 minutos, comenzará el estudio por los alumnos de dicha sección y por los de la segunda a las 8 a.m.

Notas, adiciones y distracciones en los días y horas que se indican

De 2.30 p.m. a 3: Se bañarán al costado del buque los Grumetes y de 3.30 a 4 los aspirantes a Guardiamarinas, si la estación lo permite. El viernes se hará aguada y llegada ésta, a bordo comenzará el lavado a las 2 de ropa y coy por los tripulantes y Grumetes.
El sábado después de recogida y planchada la ropa, se pasará revista de prendas por el Teniente profesor de la Segunda sección. Terminada la revista, se rezará la doctrina cristiana hasta las 5 p.m. que irán a cenar.
El domingo habrá misa de 8.30 a 9 a.m. Se almorzará en la Cámara a las 10.30 y a las 11 se dispondrá revista general y lectura de ordenanza hasta las 12 m. que irá la gente a comer y quedará en descanso todo el resto del día. Durante este tiempo se permitirán juegos de puro entretenimiento o recreo.

Quince minutos antes de acostarse formarán en su dormitorio y rezarán y en seguida se tocará silencio; la misma cosa se ejecutará después del toque de diana"[6].

A solicitud del director de la Escuela, con fecha 14 de mayo, el Ministro Mujica resolvió:

"1º Adiciónase el plan de estudios de la sección de Guardiamarinas con el curso de Composición Castellana y Nociones de Literatura, que será dirigido por el profesor de Derecho Internacional Marítimo sin aumento alguno de sueldo; y en ambas secciones, con la enseñanza del Código Naval con la extensión y en la forma que la Junta de Instrucción del Establecimiento juzgue conveniente.
2º Auméntase un profesor para la sección de Grumetes con el sueldo de segundo Guardián y la ración correspondiente, que se cargará a las partidas señaladas en el Presupuesto de la Escuela para los Guardiamarinas profesores y las raciones de éstos.
3º Autorízase al Director oficiante para que, de los fondos del Establecimiento, se invierta mensualmente la cantidad de 30 soles para el haber de un Capellán que celebre el Santo Sacrificio de la Misa, e instruya a los alumnos en los principios de la Religión.
4º Igualmente se autoriza al Director para la compra de una corneta, un tambor y un pito para la banda de guerra".

En las semanas siguientes, la Escuela continuó afianzándose tanto en lo académico como en lo administrativo. Al cumplirse el primer semestre de su reapertura, el director Casanova elevó otro informe al Director de Marina, capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, dando cuenta en detalle de lo realizado hasta la fecha. El documento, fechado el 9 de julio, figura en el *Anexo A* del presente volumen.

El 12 de noviembre de 1888 la dirección de la Escuela recepcionó 7 cronómetros enviados por el Ministerio del Ramo; estos instrumentos pertenecieron a la extinguida Escuela que funcionaba en el pontón *Marañón* y fueron entregados por el capitán de corbeta Arístides Vigil.

Como dato específico de carácter curricular durante este primer año de funcionamiento (producido sin duda de la variación del cronograma mencionado en páginas anteriores) fue la necesidad de dictar durante el año tres cursos de aritmética para tres diversos grupos de alumnos. Semejante actitud se verificó con los cursos de inglés, francés y composición castellana. La absoluta escasez de conocimientos elementales de los ingresantes –a juicio del director de la Escuela– fue otra razón para decidirse por esta política.

De acuerdo a lo manifestado por el propio Casanova, los cursos en

general del área de ciencias matemáticas fueron dictados por los profesores teniente 1º Gervasio Santillana, teniente 1º graduado Eduardo Hidalgo y alférez de fragata Lizardo Reyes con "toda la consagración y esmero que su importancia requiere, con toda la extensión necesaria y sin sujeción a texto alguno; es decir, por el método de lecciones orales extractadas de los mejores autores antiguos y modernos, que los citados profesores han tenido a la vista como obras de consulta. Y así, Lacroix, Vallejo, Dufailly, Briot, Bourdon, Cortázar y otros han llenado este objeto". En cuanto a los cursos de idiomas, se dictaron sin interrupción alguna durante el año para la totalidad de los alumnos; lo mismo la asignatura de composición castellana. En estos cursos sirvieron de texto, para el estudio del francés, la Gramática de Noel y Chapsal; los libros 1º, 2º, 3º de Wilson para el inglés; y las lecciones orales y escritas del propio profesor Alejandro O. Deustua para los principios de Estilo y Composición Castellana. Finalmente, los ejercicios gimnásticos y de esgrima, dirigidos como ya se dijo por el profesor Eugenio M. de Rossi, fueron practicados por todos los alumnos durante seis meses del año.

Los exámenes finales (satisfactorios a criterio de la dirección) se realizaron en una actuación pública la última semana del mes de febrero de 1889. Para ello se instituyó un jurado presidido por el director Gregorio Casanova e integrado por el capitán de navío Manuel M. Carvajal, capitán de fragata Manuel I. Espinoza, doctor Ricardo Rosell y profesor Eugenio M. de Rossi. Aquí los resultados:
Día 24.– Se examinó la clase de Cálculo (comprendiendo Aritmética Demostrada y Algebra). Profesor teniente 1º D. Gervasio Santillana, alumnos presentados tres, sobresalientes D. Teodosio Cabada y D. Emilio Rosell.
Día 25.– Se examinó la clase de Estilo y Composición Castellana. Profesor Dr. D. Alejandro O. Deustua, alumnos presentados ocho, sobresalientes D. Teodosio Cabada y D. Emilio Rosell.
Día 26.– Se examinó la clase de Aritmética Demostrada. Profesor, alférez de fragata D. Lizardo Reyes, alumnos presentados nueve, sobresalientes D. Moisés Espinoza, D. Numa P. León y D. Abelardo León.
Día 27.– Se examinó la clase de Francés. Profesor D. Eugenio M. de Rossi, alumnos presentados once, sobresalientes D. Teodosio Cabada y D. Moisés Espinoza.
Día 28.– Se examinó la clase de Aritmética Práctica. Profesor teniente 2° D. Daniel S. Rivera, alumnos presentados tres.
Inglés.- Profesor D. Guillermo A. Winstanley, alumnos presentados

nueve, sobresalientes D. Teodosio Cabada.
Esgrima y Gimnástica.- Todos los alumnos.

Por estos días 1º de marzo 1889 el Director de Marina nombró una comisión presidida por el Jefe de la Sección de Capitanías, capitán de navío Toribio Raygada, e integrada por los capitanes de navío Antonio C. de la Guerra y Gregorio Casanova a fin de buscar en la bahía del Callao un buque idóneo para que los alumnos de la Escuela Naval verificaran un corto viaje, al haber concluido los exámenes de fin de curso. El resultado fue dado a conocer por el propio Raygada en un oficio del 7 de ese mes a la mencionada autoridad: "Me es grato participar a U.S. que personalmente acompañado del Sr. Capitán de Navío Guerra he recorrido todos los buques mercantes de la bahía y los que existen atracados al Dársena sin encontrar ninguno apropiado a las condiciones requeridas, excepción hecha de la Barca San *Nicolás* del porte de 350 toneladas, la única que después de ciertos arreglos indispensables que no bajaría su costo de 600 soles más o menos, podría utilizarse con el fin indicado; pero sus armadores han manifestado tener compromiso de fletamento anticipado y estar por consiguiente imposibilitados para poderla fletar: bien entendido que dicho flete, no sería menor de 1,000 soles. Si en adelante se presenta alguna embarcación que reúne las condiciones del caso tendré cuidado de ponerlo en conocimiento de U.S. oportunamente para que el Sr. Ministro determine lo conveniente".

En su segundo año de funcionamiento (las clases se iniciaron el 26 de marzo) la Escuela se vio incrementada no sólo en alumnado, sino también en profesorado; además el plan de estudios fue ligeramente ampliado. Los 17 alumnos inscritos fueron agrupados en las siguientes asignaturas: Aritmética fundamental con 7 alumnos; Algebra con 7; Geometría especulativa con 3; los cursos de idiomas extranjeros (francés e inglés) fueron establecidos para la totalidad de alumnos divididos en dos secciones. El curso de Composición castellana con 9 alumnos; el de Dibujo natural e imitativo con 10. Finalmente, los ejercicios de esgrima y gimnasia fueron obligatorios para todos.

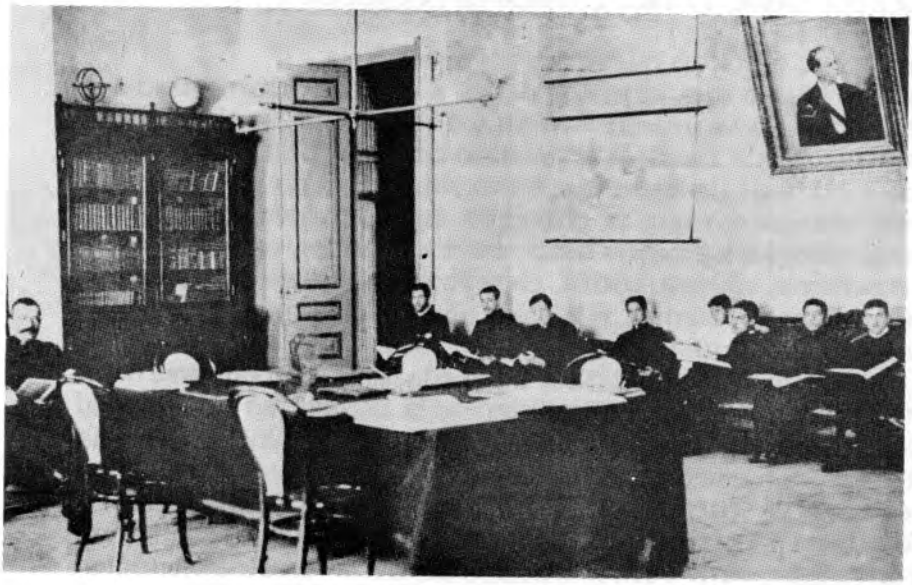
Respecto a la salud de los estudiantes, su director describíalo así en marzo de ese año: "El estado sanitario de los alumnos de ambas secciones, ha sido bueno, en lo general, durante el año; pues con excepción de muy ligeras indisposiciones sufridas por un reducidísimo número de ellos, los demás han gozado de completa salud, como natural resultado de las buenas condiciones higiénicas en los víveres, de la suficiente y sana alimentación que reciben y de los ejercicios de todo género que alternadamente practican, tales son: Esgrima, gimna-

sia, natación, ejercicios militares y marineros".

En este mismo mes, el jefe de detall, Rómulo G. Tizón, elevó a la Superioridad Naval una pormenorizada relación de las obras que se habían practicado desde la instalación de la Escuela hasta ese día (viernes 29), y de los útiles que había sido necesario adquirir. Este extenso documento que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, cubre los siguientes items: muebles y útiles, vestuario, servicio, enseñanza, cámara, cocina, entrepuente y dormitorio, cubierta, toldilla, gimnasio, esgrima, biblioteca, alumbrado, botiquín, embarcaciones y diversos útiles.

Al mes siguiente, 17 de abril, se expidió la resolución suprema nombrando secretario y profesor interino de la Escuela, ad honorem, al doctor Hernán Velarde "durante la ausencia del Oficial Gervasio Santillana". Sin embargo, en un oficio de fecha posterior al Director de Marina (9 de setiembre de 1889), Casanova reclamaría la presencia de Santillana por considerarlo de suma utilidad a la institución: "Con el arribo a este puerto de la cañonera *Lima* –decía– considero terminada la comisión que de orden suprema comunicada a esta Dirección el 6 de marzo último, se encomendó al Secretario de la Escuela Naval, Capitán de Corbeta, Gervasio Santillana, y siendo hoy más que nunca necesarios sus servicios en esta Escuela por el recargo de las labores sobrevenidas en ella con el transcurso del tiempo, la escasez de profesores militares y el aumento de alumnos de la Sección Primera, creo indispensable que el referido Jefe vuelva cuanto antes sea posible a ocupar su antiguo puesto...".

El ritmo de la Escuela continuó de manera normal durante el primer bimestre de este segundo año. Se hicieron ciertos reajustes de carácter curricular, ubicando en niveles apropiados determinadas asignaturas. Por ejemplo, el curso de Dibujo natural y lineal fue considerado como pre–requisito de Geometría especulativa, encomendándose su dictado al teniente 2º Daniel S. Rivera "que posee probada competencia para ello". A propósito, con fecha 20 de abril, Casanova se dirigió al Director de Marina para informarle que dicho oficial, además de dictar otras asignaturas, cumplía eficientemente las labores propias de su quehacer militar a bordo del buque–escuela; solicitábale que por tan recargada labor fuese recompensado de alguna manera ya sea con el goce de una gratificación pecuniaria sobre su haber o como el Supremo Gobierno lo estimase conveniente. "Si S.E. el Presidente –decía– tuviera a bien aceptar la primera fórmula, no habrá inconveniente alguno para hacer efectiva tal disposición, toda vez que el estado de prosperidad de la Caja de la Escuela permite hacer este gasto que considero



El capitán de fragata, Juan Manuel Ontaneda,
director de la Escuela, y un grupo de alumnos en el despacho de la
Dirección en el local de Santa Sofía.

ESCUELA NAVAL

Sección de Guardias-Marinas

| Nombres de los alumnos | CURSOS EN QUE ESTAN MATRICULADOS | | |

de menor cuantía y sin notable detrimento de sus fondos. Bastaría, pues, para llevarla a cabo autorizar debidamente a la Dirección fijando el monto de dicha gratificación". Hacía notar que el abono de ese incentivo no era condición sine qua non para que el curso fuese dictado por el referido oficial. El 2 de mayo, el Director de Marina autorizó a Casanova para que con los fondos propios de la Escuela se asignase a Rivera una gratificación de doce soles sobre su haber.

El 10 de julio, Casanova se dirigió a dicha autoridad para exponerle una síntesis de lo ocurrido en los cuatro primeros meses de este segundo año de funcionamiento. Según allí se lee, en la primera sección de la Escuela, o sea en la correspondiente a los guardiamarinas, la relación de alumnos–asignaturas–profesores se distribuía tal como aparece en el cuadro que se consigna en las páginas siguientes. Hacía saber también que los exámenes parciales se efectuarían al final del indicado mes. Finalmente, le transcribía el balance de Caja al 9 de julio que arrojaba un saldo activo de 6,850.24 soles.

En los meses siguientes, la escasez de profesores para determinadas asignaturas de la rama de ciencias empezó a constituir un problema muy serio para la marcha académica de la institución. Según hacía notar el propio Casanova en su oficio de 21 de setiembre al Director de Marina, con fecha 5 y 10 de ese mes habían sido nombrados como profesores para prestar servicios en el buque–escuela: el capitán de fragata Pedro Gárezon y los oficiales Aurelio Gaviria e Isidro Vargas. Pero a la fecha de remisión del oficio, los mencionados oficiales aún no se habían hecho presentes a bordo, con el consiguiente perjuicio de los alumnos que se hallaban sin profesor. A esto se agregaba que el alférez Lizardo Reyes por esos días se le había trasladado intempestivamente al puerto de Paita, obligando a que el dictado de la asignatura de Algebra lo hiciese el propio director. En vista de todo ello, Casanova solicitaba autorización para contratar a docentes civiles encargados de dictar tres asignaturas sin profesores aún. La autorización, aunque tardía, fue concedida el 2 de diciembre. La demora en la respuesta se argumentó por "lo reducido del personal de oficiales de marina" que imposibilitaba una acción inmediata.

La Resolución Suprema de 24 de octubre de 1889 (consignada en la *Orden General de la Armada N° 55* de ese año) en su artículo único introdujo ciertas reformas en la organización e ingreso de los alumnos, así como en la conducción de la dirección. A continuación resumimos los principales considerandos de dicha disposición:

1º El número de alumnos de la Sección de Guardiamarinas se amplía a 30, en el orden siguiente: 22 sujetos a pensión de reglamento, 4

en condición de becarios y los 4 restantes como supernumerarios.

2º El sostenimiento de los primeros, se hará con los fondos contemplados en el artículo 39, inciso 5º del Reglamento de la Escuela.

3º El sostenimiento de los segundos, se realizará con la partida 18 del Presupuesto General de ese momento.

4º Los alumnos supernumerarios abonarán a la Caja de la Escuela la suma de 12 soles mensuales[7].

5º Para obtener las cuatro becas en mención, será requisito ser Hijo de Jefes del Ejército o de la Armada muertos en la guerra del 79, o de empleados que hubiesen prestado importantes servicios al país.

6º Los alumnos supernumerarios serán hijos de marinos y estarán exceptuados de las condiciones prescritas en los artículos 41 y 43 del citado Reglamento.

7º El servicio militar interior será similar al de los buques de guerra, existiendo siempre un jefe de servicio, dos oficiales y dos inspectores o auxiliares, alternándose diariamente en todas las funciones que se dispongan.

8º El Director pasará al Ministerio un parte diario indicando las novedades habidas a bordo, especialmente las altas y bajas de ambas secciones.

9º El pontón *Perú*, considerado como buque de guerra, seguirá en el puerto con el régimen disciplinario común a las otras naves.

En la Lista de Revista de Comisario pasada a los jefes, oficiales, profesores, alumnos, aprendices y tripulación de la Escuela Naval, el 15 de febrero de 1890, aparece la siguiente relación:

Plana Mayor

Capitán de Navío grad.	D. Gregorio Casanova	Comandante y Director
Teniente 1º grad.	D. Gervasio Santillana	Secretario
Capellán Presbítero	Dr. Félix Grisar	Profesor

Sección de Guardiamarinas

Capitán de Fragata	D. Arístides Aljovín	Subdirector Sección Guardiamarinas
Teniente 1º grad.	D. Eduardo Hidalgo	Profesor
Id. 2º	D. Daniel Rivera	Id.

Alférez de fragata	D. Alejandro Sauri	Con licencia cumplida
Id. id.	D. Lizardo Reyes	Profesor
Escribano de Marina	Dr. Alejandro Deustua	Id.
	D. Eugenio de Rossi	Id. de Francés y Esgrima
	D. Guillermo Winstanley	Id. de Inglés
Alumno	D. Pedro G. Benavente	
"	D. David Vasallo	
"	D. Teodosio Cabada	
"	D. Cosme Bielich	
"	D. Carlos Gálvez	
"	D. Emilio Rosell	
"	D. Antonio Duffó	
"	D. Manuel F. Fernandini	
"	D. Abelardo León	
"	D. Enrique Dancuart	
"	D. José Ma. Tejada	
"	D. Numa P. León	
"	D. Carlos de Izcue	
"	D. Moisés Espinosa	
Mayordomo	D. Lizardo Gamarra	
Cocinero de Cámara	D. Manuel Vega	
Marineros sirvientes	Francisco Rujel	
	Epifanio Zavala	
	Juan Benites	
	Félix Estrella	

Sección de Grumetes

Capitán de Fragata	D. Rómulo G. Tizón	Subdirector Sección Grumetes
Teniente 2º	" Juan Fco. Otoya	Profesor
Guardiamarina	" Daniel Salazar	Id. auxiliar
"	" Ricardo Hernández	Id. id.
"	" Manuel Román	
Contramaestre	Eusebio Saldaña	
Aprendiz	Guillermo Martineri	
"	Manuel Arellano	
"	Heraclio Valle	

Aprendiz	Genaro Matute	
"	Eleodoro Safriel	
"	Francisco Sarró	
"	Fidel Villalobos	
"	Adrián Sotomayor	
"	Ricardo López	Hospital
"	Germán R. Varela	
"	Leonardo Muñiz	
"	Lucio Mora	
"	Fidel Cáceres	
"	Hilario Luna	
"	José M. Herrera	
"	Ricardo Vial	
"	Juan Celi	
"	Leonidas Olivares	
"	Virgilio Velásquez	
"	Francisco Asaldi	
"	Guillermo Zapata	
"	Horacio Riofrío	
"	Juan Valcárcel	
"	José Matute	Hospital
"	Miguel Villalta	
"	Abelardo Illescas	
"	Manuel Contreras	
"	Elías Tejada	
"	Carlos Reyes	
"	Humberto Mosqueira	
"	César Landázuri	
"	Nicanor Deustua	
"	Julio Tévez	
"	Rómulo Martínez	
"	Miguel Angelo	
"	Francisco Godoy	
"	Armando Blanco	
"	Pedro Zazzalí	
"	Benjamín Aliaga	
"	Ancelmo Leonardo	
"	Estanislao Franco	
"	Arturo Benavides	
"	Ricardo Gálvez	
"	Maximiliano Rivas	

Aprendiz	Miguel P. López	
"	Máximo Aliaga	
"	Arturo Gamero	
"	Luis Vicuña	
"	Salvador Villón	
"	Manuel Rosas	Hospital

Vapor Perú

Carpintero	Emilio Correa	
Cocinero de Equipajes	Manuel Sevillano	
Marineros	Carlos del Carpio	
	Manuel Céspedes	
	Jorge Nicola	
	Pascual Galdames	
	David Pacheco	
	Vicente León	
	Florentino Fernández	
	Julián Alvarez	
	Simón Valverde	
	Juan Morales	Hospital

En los exámenes de fin de año (se iniciaron el domingo 9 y culminaron el sábado 15 de febrero de 1890) actuaron como miembros del jurado calificador, ad honorem, las siguientes personas: Antenor Arias, Carlos Wiesse, Eugenio M. de Rossi, capitanes de navío Manuel Melitón Carvajal y Manuel A. Villavisencio, capitán de fragata Froilán P. Morales, capitán de corbeta Gervasio Santillana y el segundo ingeniero del crucero *Lima* William Black[8]. Los alumnos que llegaron hasta el final fueron:

Teodosio Cabada
César Bielich
Carlos Gálvez
Emilio Rosell
Antonio Duffó
Abelardo León
Manuel F. Fernandini
Enrique Dancuart
Numa P. León
Carlos de Izcue

Augusto Pimentel
Fausto Gastañeta
Enrique Bar
Francisco D. Derrosas
Ernesto Caballero y Lastres
Rafael Aguirre
César López
Pedro A. Buenaño
Carlos Caballero y Lastres
Luis García Irigoyen
Pedro Cisneros
Guillermo Krüger
Enrique Moreno
Dimas Villavisencio
Héctor Carvajal
Pedro Astete
Manuel B. Morales
José A. de Sucre
José M. Tirado

Casi por estos días de clausura del período académico, el comandante Casanova se dirigió al Director de Marina (20 de marzo de 1890) para solicitarle una reconsideración en los emolumentos que en su elevada condición de director se hallaba percibiendo desde el momento de la reapertura de la institución. El texto del oficio, no desprovisto por cierto de la natural censura de su autor, puntualiza lo siguiente:" "Estableciόse la Escuela Naval de enero de 1888, dotándose a la Dirección de ella con la renta de 238 soles mensuales, que es también la señalada en la partida 159 del ramo de marina del Presupuesto vigente para un Capitán de Fragata con mando; y en el año siguiente de 1889 fue rebajada esta renta (la de la Dirección) a sólo 200 soles como aparece de la partida 8 de la misma ley. Era ésta, innegablemente, una excepción perjudicial para mí, que ocupo el puesto de Director de la Escuela por disposición suprema desde la fecha de su inauguración, y si no reclamé en época oportuna, ni he reclamado hasta ahora de tal excepción, ha sido únicamente, dominado por un sentimiento de delicadeza personal que me ha impedido distraer la atención del Supremo Gobierno por un asunto, en sí mismo, insignificante, y porque creía, además, que empleado alguno podía percibir mayor renta que la designada por el Presupuesto para el puesto oficial que ocupa. Pero ya que el Supremo Gobierno ha tenido a bien destinar

MANUEL A. VILLAVISENCIO.
Su valiosa experiencia la puso al
servicio del Alma Mater.





PEDRO GAREZON.
Como director de la Escuela Naval, puso énfasis en la disciplina y en el mejoramiento pedagógico de la institución.

sucesivamente, como Secretario de la Escuela que dirijo, a dos Jefes de marina, esto es, el capitán de fragata D. Pedro Gárezon, primero, y últimamente al de corbeta D. Pedro Rodríguez Salazar, gozando cada uno, a su vez, de renta superior a la designada en la partida 9 del Presupuesto vigente, pagándose la diferencia con los fondos propios de la Escuela, no encuentro, Señor Director, razón alguna, ni US la hallará tampoco, para que el Jefe de la Institución sea mantenido en condición desventajosa respecto de la que ocupan en la misma sus propios subordinados. Ahora bien: el aumento que disfrutó el capitán de fragata Gárezon, mientras ocupó el puesto de Secretario, fue de 60 soles mensuales, el que disfruta actualmente el Capitán de Corbeta Rodríguez Salazar, en el mismo es de 20 soles mensuales; y el que disfrutaría yo, si S.E. tuviera a bien disponer que se me abonen la renta y demás emolumentos que me corresponden, tanto por mi clase militar, como por el puesto que desempeño, sería de 38 soles a partir de enero de 1889 hasta la terminación del actual Presupuesto, cuyo pequeño aumento puede salir también, como los anteriores, del fondo creado. Ruego a US pues, se sirva dar cuenta de este oficio al Señor Ministro del Ramo para que sobre él recaiga la resolución que convenga".

La apertura del año escolar correspondiente a 1890 –según referencia de Casanova al Director de Marina– se verificó el 8 de abril, iniciándose las clases recién seis días después con 16 alumnos, "no obstante los avisos insertos en los diarios para que se presentaran a bordo los alumnos en aquella fecha"; posteriormente, se presentaron 13 alumnos más. Para los ingresantes, los cursos quedaron establecidos del modo siguiente: El curso de Aritmética fundamental, dirigido por el teniente 2º Daniel Rivera con 9 alumnos; el de Algebra, por el ingeniero José Balta con 10; el de Geometría especulativa, por el capitán de corbeta Pedro Rodríguez Salazar con 3; el de Trigonometría plana, por el teniente 1º Eduardo Hidalgo con 8; el de Composición Castellana y nociones de estilo, por el Dr. Alejandro Deustua con 14; los cursos de Inglés y Francés divididos en dos secciones cada uno, dirigidos respectivamente por Guillermo Winstanley y Eugenio M. de Rossi, con todos los alumnos, el de Dibujo lineal y natural, dirigido por el teniente Rivera con 8 alumnos el 1º y 10 el 2º; y por último el de Esgrima y Gimnástica practicados por todos los alumnos bajo la dirección de Eugenio M. de Rossi. En cuando al estado y mejoras de la Escuela, así informaba su director: "El buque–escuela, que necesitaba hacer algunas pequeñas reparaciones en sus fondos para tapar las vías de agua, entró al dique el 1º de marzo y permaneció en él tres días útiles, en los que pintaron los fondos con una mano de azarcón y una

de peaccok, después de cuyas operaciones ha quedado en perfecto estado. Aprovechando las vacaciones de los alumnos, se han hecho algunas obras necesarias, como pintura de camarotes y demás interiores para la conservación y aseo del buque y de sus embarcaciones. La biblioteca de la Escuela se ha aumentado, después del 9 de julio 1889, con 50 volúmenes, de los cuales 33 han sido comprados con los fondos creados en la institución y 17 obsequiados por el señor Andrés Alvarez Calderón; así es que hoy se tiene un total de 312 volúmenes. Además, la Escuela está suscrita a las publicaciones científicas periódicas, el *Cosmos*, y la *Revista Marítima Colonial*.

El pequeño gabinete de instrumentos con que cuenta la Escuela está compuesto de un compás azimutal, un quintante, un goniómetro, una luneta de tránsitos, un desviácopo, dos horizontes artificiales y nueve cronómetros; de estos últimos, se remitieron seis a Londres en marzo del año pasado, pues se hallaban inservibles y necesitaban una seria reparación, la que verificada por la fábrica de Sewill, los ha devuelto el presente mes en el más perfecto estado"[9].

Por Resolución Suprema de 10 de junio (consignada en la *Orden General de la Armada N° 35*) se dispuso que la barca *María*, que se hallaba al servicio del crucero *Lima*, fuese entregada a la Escuela Naval para la instrucción práctica de los guardiamarinas y grumetes, nombrándosele al efecto un oficial y autorizando al director de la Escuela para asignar dos marineros "cuyos haberes y raciones serán pagados con los fondos de dicho establecimiento"[10].

Aceptada el 1º de julio de 1890 la renuncia de Casanova al frente de la Escuela (presentada el 23 del mes anterior) se nombró en su reemplazo (con fecha 22 del mismo mes) al capitán de navío graduado Arístides S. Aljovín y como subdirector al capitán de fragata graduado Froilán P. Morales[11]. El flamante director se abocó de inmediato y preferentemente al control disciplinario de los alumnos; así lo hizo saber en su parte del 19 de febrero de 1891 al Director de Marina: "Siendo la base de la disciplina militar la subordinación, he procurado arraigar en los alumnos los hábitos de respeto a los superiores y el cumplimiento exacto de las órdenes que al respecto tengo dadas para el buen régimen interior del establecimiento, corrigiendo oportunamente las faltas más leves que demandan una represión inmediata, a fin de que acostumbrados desde ahora a la obediencia militar, no extrañen al embarcarse en nuestros buques ni las penurias del servicio ni los preceptos de la más rígida disciplina"[12].

Según ese mismo testimonio, los exámenes parciales del período académico fueron tomados entre el 5 y el 8 de agosto; abriéndose

ESCUELA NAVAL

Cuadro que manifiesta las materias cursadas por los alumnos de la Sección Guardias marinas y calificativos que han obtenido: 1890

Guardias marinas	Aritmética Demostrada	Algebra	Geometría Elemental	Trigonometría Rectilínea y Esférica	Geometría Analítica	Mecánica	Física	Francés	Inglés	Dibujo natural y lineal	Esgrima y Gimnástica
D. Enrique Dancuart	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Eugenio F. del Solar	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Alumnos											
Numa P. León				S por mayoría	B	S	B			B	S
Emilio Rossel				B y 2 S	S	S por mayoría	S	B	B y S	B	S
Fernando Fernandini				B y 2 S	S	S por mayoría	B y 2 S			B	B
Pedro A. Buenaño				S	S	S por mayoría	S por mayoría		S	B	B
Carlos Caballero				S	S por mayoría	S por mayoría	S por mayoría	B	S	B	B
Augusto Pimentel				S	S	S	S por mayoría			B	S
Dimas Villavisencio				S	S por mayoría	S por mayoría	S por Id.	B	B	B	B
Teodosio Cabada				B y 1 S	S por mayoría	S por mayoría	B 2 S	B	B	B	B
Ernesto Caballero			S	S				S por mayoría	S	S	B
Abelardo León			S por mayoría	S por mayoría						B	B
Héctor Carvajal			B por Id.					B	S	B	B
Pedro Cisneros		S	S					M		M	B
Carlos Gálvez		S	B					B	S	B	B
César Bielich		B	B						B	B	M
Guillermo Krüger		B	B					S por mayoría	S	M	
Francisco D. Derrosas	B por mayoría	B	B y 2 S					B	B	B	
Fausto Gastañeta		B						B	S	M	
Pedro Astete		B						B	B	B	M
Carlos de Izcue	M	M						M		B	M
Manuel Tirado	B	B						M	B	M	
Luis García Yrigóyen	S	S						M		M	
Rafael Aguirre	M							M		B	
Alberto Bravo	S							M	S	B	M
Carlos A. Borda	B							B	M		
Enrique Bar	B							B	B y 1 S	B	B
César López	B por mayoría							B	B		
Manuel B. Morales	B							M		M	
José A. de Sucre	B y 1 S								M		
Manuel J. Vivanco	B y 1 S							S	S	M	
Jorge Miota	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

Notas.- Las letras puestas en las casillas indican lo siguiente: S sobresaliente, B bueno. M mediano, O. nada.
El Guardia marina D. Enrique Dancuart no ha presentado exámen porque está navegando en buques mercantes, con licencia del Supremo Gobierno.
El Guardia marina D. Eugenio F. del Solar no ha dado exámen de ninguna materia por carecer de la instrucción primaria que exige el Reglamento.
El alumno supernumerario D. Jorge Miota no ha presentado exámen, porque ingreso á la Escuela pocos días antes de terminar el año escolar.

Vapor *Perú*, al ancla, Callao, febrero 7 de 1891
El Secretario
P. RODRIGUEZ SALAZAR.

inmediatamente el nuevo ciclo el día 12. A partir de entonces, la enseñanza no experimentó interrupción alguna, dictándose los cursos de Aritmética demostrada, Algebra, Geometría elemental, Trigonometría rectilínea y esférica, Análisis, Mecánica, Física, Inglés, Dibujo natural, lineal y de ornamentación, Esgrima y Gimnástica. Igualmente, se practicaron ejercicios militares y marineros. A juicio del director Aljovín, el cuerpo de profesores de la Escuela llenaba cumplidamente los deberes de su cargo y satisfacía a todas las prescripciones del Reglamento de la institución, dedicándose "con asiduidad e interés a la instrucción de los alumnos que les están encomendados". No obstante ello, por distintas circunstancias y razones, varios de los docentes (civiles y militares) fueron reemplazados durante el semestre lectivo. En cuanto a los alumnos, su número llegó a 35 repartidos en los distintos niveles.

El mejoramiento del servicio de la biblioteca, así como la implementación de laboratorios y gabinetes en determinadas asignaturas, fueron logros que a partir de entonces se consiguieron en provecho del proceso de enseñanza–aprendizaje. Cabe puntualizar que estas mejoras y/o adquisiciones se hicieron con los fondos de la propia Escuela. La sede institucional, vale decir el viejo pontón *Perú*, también mereció atención, renovándosele totalmente la pintura. "A consecuencia de que durante muchos años no se había quitado del todo la pintura del costado –refería el indicado director– se encontraba la mayor parte desprendida en grandes capas, produciendo la consiguiente oxidación del fierro; por este motivo, hubo que rascar por completo el buque y darle dos manos de azarcón y una de negro en el costado y pintarlo interiormente de blanco". También se hicieron reparaciones en las bombas y cañerías, así como en la chimenea que por su pésimo estado "ha habido necesidad de quitarla del todo, tanto por el riesgo que ofrecía si llegaba a desplomarse, cuanto por el feo aspecto que presentaba a la vista". Los toldos de la toldilla, "por la mala calidad de la lona", fueron también reemplazados por otros.

Los exámenes finales tuvieron lugar a partir del 1º de febrero de 1891. Para presenciarlos en su nombre, el Ministro del Ramo nombró (29 de enero) una Comisión Facultativa presidida por el contralmirante Antonio A. de la Haza e integrada por los capitanes de navío Amaro G. Tizón, Toribio Raygada y Ramón Freire. El jurado examinador estuvo compuesto por el doctor Carlos Wiesse, los ingenieros Jacobo López de Castilla, Artidoro García Grados y Santiago Dávila, el capitán de fragata Gervasio Santillana y el director de la Escuela en calidad de Presidente. Los resultados –a juicio de la dirección– fueron bastan-

te satisfactorios.

Al 1º de febrero de ese año, el estado de la Caja de la Escuela arrojaba un saldo efectivo de 1,220.53 soles.

Las clases correspondientes a 1891 (cuarto año de funcionamiento de la Escuela) se iniciaron el 1º de abril. El plan de estudios (ampliado respecto al anterior) comprendió las siguientes asignaturas: Aritmética demostrada, Dibujo lineal y natural, Algebra, Geometría elemental, Trigonometría rectilínea y esférica, Geometría analítica, Cálculo diferencial e integral, Mecánica racional, Física, Astronomía náutica, Maniobras, Inglés, Francés, Esgrima y Gimnasia. El cuerpo docente sufrió pocas alteraciones, incorporándose los oficiales teniente 2° Carlos T. Barandiarán y alférez de fragata Benjamín de la Haza. Por Decreto Supremo de 5 de noviembre, la barca *María* dejó de estar bajo la custodia de la Escuela Naval, interrumpiéndose así las prácticas marineras de sus alumnos; a partir de esa fecha, los alumnos por un buen tiempo sólo hicieron "ejercicios de rifle, evoluciones militares y tiro al blanco".

En su historia como sede de la Escuela Naval, el año 1891 significó para el pontón *Perú* un notable cambio orientado al mejor cumplimiento de su misión, recibiendo una serie de reformas y mejoras en su vieja estructura[13].

En efecto, los tres años de experiencia a bordo del pontón demostraban que dicho vapor no reunía las condiciones exigidas para el uso a que se le había destinado; en consecuencia, era indispensable hacer las modificaciones estructurales del caso. Para ello, se nombró una Comisión integrada por el capitán de navío Amaro G. Tizón (que la presidía) y por los de igual clase graduados Toribio Raygada y Ramón Freire a fin de formular, "en el perentorio término de ocho días", las reformas que debería recibir el citado buque y los presupuestos de los gastos que ellas ocasionasen. Se hizo saber a los mencionados jefes que entre las reformas que deberían considerarse, de preferencia, estaban "las que indicase el Director de la Escuela"; de igual manera, que debería insistirse en aquellas reformas que mejorasen la "higiene y disciplina militar". El primer trabajo que era necesario emprender para la ejecución de esas obras –a juicio del director Aljovín– consistía "en el desarme de la máquina y accesorios de las calderas"; obra que fue emprendida y llevada a cabo por los maquinistas y fogoneros del crucero *Lima* y del guardacosta *Santa Rosa* y comenzada a mediados de julio de dicho año 1891. Las labores concluyeron recién a fines de noviembre, en que entró el buque a la dársena para que le fuesen extraídas las piezas de gran peso. "Esta labor –refiere Aljovín– se hizo

con alguna lentitud, tanto por el reducido número de los mecánicos, como por la salida de los citados buques en comisión de servicio, de modo que el trabajo se hacía con alternancias. No obstante, debo dejar aquí constancia de los servicios prestados por el Segundo Ingeniero del crucero *Lima* , D. William Black, quien con su inteligente dirección y una contracción digna de todo encomio, principió y dio fin a la obra, de manera satisfactoria"[14]. Además de los puntos expresados, la Comisión pasaría revista de inspección al buque en todas sus secciones, dando un informe detallado sobre el particular. La comisión cumplió satisfactoriamente su cometido, elevando un pormenorizado informe al Ministro de Guerra y Marina[15].

La Lista de Revista de Comisario pasada en la Escuela el 15 de diciembre de 1891, da cuenta del siguiente personal:

Plana Mayor

C. de N. graduado Arístides S. Aljovín	:	Comandante y director
C. de F. graduado Pedro Rodríguez S.	:	Secretario y Profesor
Capellán Presbítero Félix Guisar	:	Profesor

Sección de Guardiamarinas

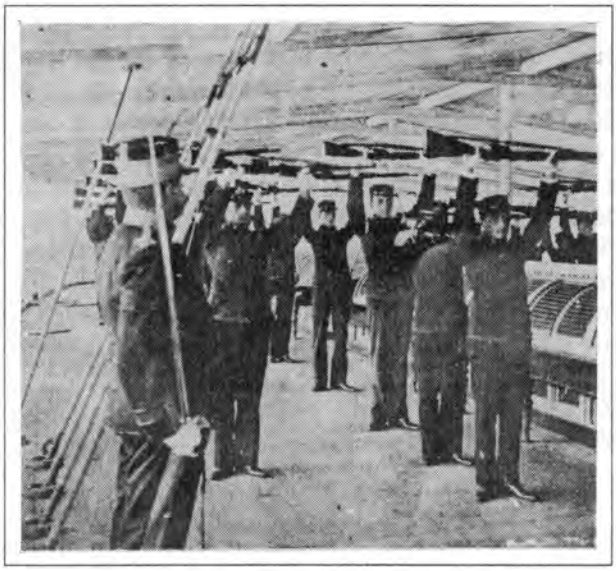
C. de F. graduado Froilán P. Morales	:	Subdirector
Ten. 1º Eduardo Hidalgo	:	Profesor
Ten. 1º Daniel S. Rivera	:	"
Ten. 1º Carlos T. Barandiarán	:	"
A. de F. Benjamín de la Haza	:	"
Doctor Miguel C. Aljovín	:	"
Señor Eugenio M. de Rossi	:	"
Señor Federico La Fuente	:	"

Alumnos: 38

Sección de Grumetes

C. de N. graduado Rómulo G. Tizón	:	Subdirector
Ten. 1º Juan F. Otoya	:	Profesor
Ten. 1º Rubén Vásquez	:	"
Ten. 1º Darío Fuentes	:	"
Ten. 1º Conrado Orrego	:	"

Aprendices: 50



Alumnos de la Escuela Naval en plenos ejercicios.



Visita oficial del Presidente José Pardo a la Escuela Naval.

La clausura correspondiente al año académico de 1891 se realizó el 27 de febrero del año siguiente con la asistencia del Presidente de la República y de los Ministros de Guerra y Marina y de Justicia. Los alumnos premiados fueron:

Con medalla de oro: por aprovechamiento y conducta Dimas Villavisencio en sorteo con Pedro A. Buenaño, Numa Pompilio León, Fernando Fernandini y Ernesto Caballero y Lastres.

Con medalla de plata: por aprovechamiento Pedro A. Buenaño en sorteo con Numa P. León, Fernando Fernandini y Ernesto Caballero y Lastres; por conducta Oscar Gastañeta en sorteo con Alejandro Huertas.

Con diploma de honor: por Aritmética demostrada José M. Olivera, por Algebra José M. Olivera; por Geometría Carlos de Izcue; por Trigonometría rectilínea y esférica Héctor Carvajal; por Geometría Analítica Abelardo León; por Análisis Teodosio Cabada; por Mecánica César Bielich; por Física Augusto Pimentel; por Astronomía náutica Teodosio Cabada; por Maniobras Carlos Caballero y Lastres; por Francés Héctor Carvajal; y por Inglés Guillermo Krüger.

Contradiciendo la política de los años anteriores, el nuevo ciclo académico recién se inició en el mes de mayo (las clases realmente empezaron en junio). Razones de diversa índole (administrativas, económicas, de salubridad, etc.) pronto atentarían contra la marcha de la remozada institución, provocando el consiguiente malestar entre los padres de familia y los propios estudiantes. En efecto si hemos de creer en la información que proporciona el diario *El Comercio* en su edición del 11 de agosto de 1892, la Escuela durante el primer semestre de 1892 atravesó por una crítica situación económica, al punto que faltaba dinero para la "mantención del cuerpo docente y alumnos"[16]. Al menos los oficiales que hacían las veces de profesores, estaban injustamente remunerados. Así lo hizo saber el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* al Congreso de ese año: "Cumple a mi deber llamar vuestra atención hacia los reducidos haberes de los oficiales que regentan cátedras en esta Escuela". Felizmente, por Resolución Suprema de 3 de noviembre de ese año, se solucionó el problema planteado por el indicado Ministro[17].

Sin embargo, el malestar cada vez más crítico y envolvente requirió de una medida drástica por parte del gobierno del general Remigio Morales Bermúdez. Por Decreto Supremo de 1º de setiembre de 1892 se encomendó nuevamente la dirección de la Escuela al capitán de navío graduado Gregorio Casanova (la tercera vez en su carrera profesional) en lugar del de la misma clase y grado Arístides S. Aljovín;

asimismo, como subdirector de la Primera Sección (guardiamarinas) y cajero de la Escuela, se nombró al capitán de fragata graduado Pedro Rodríguez Salazar, en reemplazo del de la misma clase, Froilán P. Morales. Como secretario, bibliotecario y archivero se nombró al teniente 1º Eduardo Hidalgo. Como subdirector de la Segunda Sección (grumetes) y jefe de detall de la misma, al capitán de corbeta Salomé Porras, en lugar del capitán de navío graduado Rómulo G. Tizón. Y como profesor, en lugar del teniente 1° Hidalgo, al de la misma clase Juan M. Ontaneda[18].

Casi a las dos semanas de asumir la dirección, Casanova se dirigió al Director de Marina para notificarle que hasta esa fecha no había recibido de su antecesor un informe oficial sobre la situación de la caja y de la parte administrativa de la Escuela; no obstante ello –le manifestaba– estaba en condiciones de afirmar que la situación financiera de aquélla era sumamente grave. "Sin un centavo –decía– para hacer frente a las necesidades de la alimentación diaria de más de 100 personas a bordo; sin crédito en plaza, por adeudarse fuertes sumas a los antiguos proveedores; y con una reducidísima cantidad de víveres secos en la despensa (que también se adeudan) la Escuela atraviesa por una situación muy delicada, peligrando su existencia misma". De igual manera, le hacía saber (por informes recibidos del tesorero del Callao) que a la Escuela se le adeudaban los presupuestos de junio (en parte), julio y agosto; además, le informaba que la deuda total por concepto de pensiones de los alumnos, ascendía a algo más de 2,500 soles. Por todo ello –concluía– la situación de la Escuela era "verdaderamente desesperante"[19].

Bajo este sombrío panorama, la marcha de la Escuela durante 1892 (su quinto año de funcionamiento) fue crítica, mejorando notablemente en los últimos meses. Las clases que habían empezado en el mes de mayo viéronse rápidamente interrumpidas por la epidemia de la influenza que sobrevino a las poblaciones de nuestra costa, produciéndose un elevado ausentismo del alumnado. "El quinto año escolar –escribió en su *Memoria* Casanova– ha llegado a su término, por una reunión de causas todas adversas, reducido a su mitad"[20]. Dieciséis fueron las asignaturas ofrecidas durante el año, y treinta los alumnos examinados (de cuarentitrés matriculados), completando su instrucción nueve[21]. En cuanto al buque–escuela, se hicieron algunos arreglos indispensables: "Se ha refaccionado completamente –decía Casanova en el documento mencionado– la antigua cocina que no funcionaba por su imperfecto estado en más de tres meses; se ha tapizado de nuevo los muebles del comedor, comprado otros y se ha renovado

Cuadro de las altas y bajas habidas en el cuerpo docente desde el mes de setiembre del año ppdº hasta la fecha

ALTAS		
Clases	**Nombres**	**Anotaciones**
Capt. de Navío gdº	D. Gregorio Casanova	Nombrado Director de O. Spma en 1º de Stbr. 92
Id de Fragata id.	" Pedro Rodríguez Salazar	Pasó de Secretario a Subdirector en id. id.
Id de Corbeta	" Salomé Porras	Nombrado Subdirector en id. id.
Teniente 1º	" Eduardo Hidalgo	Pasó de profesor á Secretario id. id.
Id. id.	" Juan M. Ontaneda	Nombrado profesor id. id.
Ingenieros	" Pedro Venturo	Id. id. en 26 id. id.
Id.	" Jacobo López Castilla	Id. id. en 12 Octubre id.
Profesor	" Jorge Hanchell	Id. id. en 09 Diciembre id.
Ingeniero	" Alejandro Carreño	Id. id. en 14 id. id.
Profesor Auxiliar	" Paulino Villanueva	Id. id. en 17 Enero del 93
BAJAS		
Clases	**Nombres**	**Anotaciones**
Capitán de Navío gdº	D. Arístides Aljovín	De O. Spma el 1º de Stbr. del 92
Id. id. id.	" Rómulo G. Tizón	Id. id. id.
Id. de Fragata id.	" Froilán Morales	Id. id. id.
Teniente 2º	" Carlos T. Barandiarán	Id. el 26 de Enero del 93
Alférez de Fragata	" Benjamín de la Haza	Id. " 28 de Noviembre 92
Médico	" Miguel Aljovín	Id. " 26 de Stbr. id.
Profesor	" Federico Lafuente y Subirat	Id. " 9 Dbre. id.
Profesor auxiliar	" Tomas Black	De O. Superior el 17 de Enero 93

Vº Bº
CASANOVA

Callao, febrero 10 de 1893
El Secretario
EDUARDO HIDALGO.

en gran parte el servicio de mesa; se ha arreglado convenientemente un local para oficina del jefe de detall; otro para despensa y otros para guardarropa; y por último, se está construyendo en la cubierta principal un salón y los muebles necesarios para depósito de los aparatos de Física".

Poco antes de iniciarse el nuevo ciclo académico, el comandante Casanova se dirigió al Director de Marina, capitán de navío Hercilio Cabieses (22 de marzo de 1893), para recordarle que por Decreto Supremo de 19 de abril del año anterior, el gobierno había dispuesto que todos los alumnos de la primera Sección (guardiamarinas), cualquiera que fuese su condición, debían depositar una fianza de 1,000 soles para garantizar con ella los "adeudos que por pensiones acumuladas llegasen a contraer" (artículos 41, 43 y 48 del Reglamento de la Escuela). Como nueve alumnos no habían cumplido durante el año lectivo con este requisito, no obstante los reiterados pedidos de la dirección a los padres y/o tutores, era el momento de "apelar a una medida coercitiva, para obligarles al cumplimiento de esta obligación". La medida más practicable –a juicio de Casanova– era rehusar el ingreso de estos jóvenes al buque–escuela en la proximidad de la apertura del nuevo período de clases. Temperamento que fue acogido por la Superioridad Naval, teniendo en cuenta que dicho Reglamento establecía "la expulsión privada de los alumnos que dejaran de abonar un semestre de las pensiones que le corresponden". Posteriormente, este temperamento fue reemplazado por el cobro de pensiones por trimestre adelantado.

El sexto año escolar (correspondiente a 1893) quedó abierto el 4 de abril; pero la ausencia del alumnado obligó a que las clases empezaran recién once días después. El plan de estudios anual comprendió las siguientes asignaturas: Aritmética, Algebra elemental, Geometría especulativa, Trigonometría rectilínea y esférica, Análisis (que comprendía Geometría analítica y Cálculo diferencial e integral), Física II (que comprendía Electricidad, Magnetismo y Luz), Artillería naval, Composición castellana, Inglés, Francés, Mecánica racional, Pilotaje astronómico, Hidrografía, Física I (que comprendía Neumatología, Acústica y Pirología), Dibujo lineal, Derecho internacional marítimo, Construcción naval y Maniobras. A fines de julio tuvieron lugar los exámenes parciales de los cinco primeros cursos, y los alumnos que los aprobaron fueron promovidos a los cursos superiores respectivos. De este modo, a principios de agosto empezó a dictarse otro bloque de asignaturas, entre las que se encontraba Mecánica racional que por primera vez se dictaba desde el restablecimiento de la Escuela en enero

de 1888. La matrícula constó de 39 alumnos clasificados así: diez alumnos sostenidos por el Estado en plazas de beca, seis llamados supernumerarios y veintitrés de número. De todos ellos, cuatro culminaron su formación teórica, "encontrándose expeditos para adquirir en el ejercicio de su profesión la práctica de que carecen"[22]. En este año –según testimonio del propio director– las rentas de la Escuela fueron suministradas "con irregularidad alarmante", adeudándose "las rentas de los empleados de toda jerarquía, sin excepción alguna, correspondientes a los meses de noviembre, diciembre y enero"[23]. El buque–escuela fue objeto de nuevas modificaciones: "En el transcurso del año se han llevado a cabo algunas pequeñas obras de reparación y perfeccionamiento en el material del buque, que han parecido convenientes y aun necesarias para la comodidad personal de los alumnos de la sección primera y para facilidad de sus labores escolares. Y así, en el salón que sirve de dormitorio a estos alumnos, hallábanse instalados los lavatorios que, con sus emanaciones constantes, húmedas y malsanas, producíanles frecuentes alteraciones en su salud. Para obviar este gran inconveniente, he hecho trasladar los aparatos, colocándolos de firme en un lugar especial muy a propósito para este objeto, esto es, el tambor de la rueda del lado de babor. Por este medio, pues, es mayor ahora el espacio libre en dicho salón y se conserva en él una atmósfera seca y saludable. Se ha formado en la cubierta superior el salón de estudio, circundando la parte de popa de ella con una cenefa de lona de 69 metros de largo por 1,50 de ancho y cubriendo este espacio con cuatro toldos. Se han construido también la cubierta de la toldilla y dos salas especialmente destinadas para que funcionen en ellas algunas clases"[24].

El sétimo año escolar (correspondiente a 1894) se inauguró el 1º de abril, pero por razones similares a las del año anterior, las clases empezaron el día 9 del indicado mes con apenas 10 alumnos. Al 9 de junio de ese año, sólo asistían 30 de los 42 que arrojaba la matrícula. Se incorporaron como docentes los señores Santiago Guerrero y Robert Stark y los oficiales capitán de navío Manuel M. Carvajal y capitán de corbeta Salomé Porras. El plan de estudios quedó conformado con los siguientes cursos y docentes: Aritmética fundamental dirigido por el teniente 1º Eduardo Hidalgo con 7 alumnos, el de Algebra por el guardiamarina Teodosio Cabada con 10 alumnos, el de Geometría Especulativa por el teniente 1º Daniel S. Rivera con 8 alumnos, el de Análisis por Manuel M. Carvajal con 8 alumnos, el de Mecánica elemental por el ingeniero Pedro C. Ventura con 7 alumnos, el de Física 2º año por el capitán de fragata Pedro Rodríguez Salazar

con 10 alumnos, el de Torpedos por el ingeniero D. Alejandro Carreño con 4 alumnos, el de Astronomía por el teniente 1º Juan Manuel Ontaneda con 4 alumnos, el de Estilo y Composición Castellana por Santiago Guerrero con 5 alumnos, el de Francés por Eugenio de Rossi con 33 alumnos, el de Inglés por Robert Stark con 32 alumnos, Esgrima Gimnasia y ejercicios militares por el capitán de corbeta Salomé Porras con todos los alumnos.

El 3 de agosto de 1894, Casanova renunció a la dirección pretextando la dificultad económica que impedía el normal funcionamiento de la Escuela. Así lo hizo saber en su oficio de renuncia al Director de Marina, en frases por demás conmovedoras: "La carencia absoluta de recursos destinados al sostenimiento de la Escuela Naval que el Supremo Gobierno ha confiado a mi dirección, y que en oficios varios he manifestado ya a US., acentuada hoy de la manera más pronunciada, ha creado el estado de verdadera miseria en que actualmente se halla la institución, en términos que, a mi juicio, no es posible que su existencia se prorrogue por mayor tiempo, del transcurrido hasta aquí, en semejantes condiciones. Con tal convencimiento, pues, y sin esperanza, ni remota, de poder mejorar en parte siquiera tan angustiosa situación, véome obligado S.D., a declarar mi incompetencia para continuar al frente del plantel, resignando a la vez el honor y el ejercicio de su dirección..." La renuncia no fue aceptada.

Simultáneamente a este malestar de orden material, el comandante Casanova tuvo que hacer frente a reiterados actos de indisciplina, por parte de determinados alumnos, que "perturbaban hondamente la marcha del plantel"; con fecha 16 de octubre del indicado año, fueron expulsados varios de estos alumnos por entregarse "a la práctica de actos abominables de la más repugnante inmoralidad". Entre los expulsados figuraban Víctor Muro, Alfredo Lapoint y Eugenio Solar. Sin embargo, a los pocos días por Resolución Suprema de 29 de octubre, los mencionados individuos fueron nombrados guardiamarinas de la Armada Nacional y destinados a las dotaciones del crucero *Lima* y transporte *Santa Rosa*. Esta actitud, naturalmente, mereció la más enérgica protesta y condena del director Casanova en un extenso oficio de esos días al Director de Marina. Aquí, parte del testimonio:

"Sabe US. perfectamente y el señor Ministro también, las graves causales que precedieron y obligáronme el 16 de los corrientes a la expulsión del plantel de estos individuos y de los que con ellos se entregaron a la práctica de actos abominables de la más repugnante inmoralidad, pues los hechos fueron puestos verbalmente por mí con todos sus detalles y pormenores, en conocimiento del Señor Ministro y de

US., evitando así consignarlos en notas o documentos oficiales, que pudieran ceder en desprestigio de la institución, y que fueran a la vez más tarde, "padrón de ignominia" para estos desgraciados jóvenes. Dióme el Señor Ministro la más amplia aprobación a la determinación adoptada como la única y necesaria para restablecer el orden moral, ordenado y correcto, en todo sentido, que tengo el deber primordial e ineludible de conservar, a todo trance en la institución, toda vez que dicho orden moral había sido hondamente perturbado por la conducta asaz infame, corrompida y corruptora de tales individuos y que por ello, se han hecho acreedores, únicamente, cuando menos, a amarguísimas censuras, ya que no a los tremendos castigos que designan las leyes. Pero lejos de ello, se les ha concedido el premio que el artículo 48 del reglamento señala para los alumnos que terminen sus estudios con arreglo al plan prescrito en el capítulo XIII del mismo reglamento, y observado, además irreprochable conducta durante su permanencia en la Escuela. Esta determinación que, a pesar de todo, se ha creído conveniente adoptar, me creará, no hay duda, grandes dificultades en lo sucesivo para el gobierno ordenado y correcto de la institución, obligado como me hallo a propagar la sólida instrucción en las ciencias técnicas de la profesión marítima, entre los alumnos, y a vigilar y conservar a todo trance su moralidad y disciplina; toda vez que a mérito de ella degenerará el plantel por una consecuencia lógica y natural en un centro de corrupción é ignorancia, lo que debiera ser, conforme a reglamento, centro de moralidad irreprochable e ilustración. En previsión pues de estas dificultades que deseo evitar y para salvar la responsabilidad que pudiera afectarme, por estos resultados funestísimos que indudablemente se obtendrán en un tiempo más o menos próximo, véome obligado S.D. a solicitar mi separación del plantel, renunciando el ejercicio de su dirección"[25]. La renuncia, como en la oportunidad anterior, no fue aceptada por cuanto el gobierno "está satisfecho de los servicios que el señor capitán de navío Director de la Escuela Naval presta en la institución que dirige".

El 26 de octubre del año siguiente, "por motivos enteramente personales y privados", Casanova presentó su renuncia en forma irrevocable. Culminaba así una etapa fructífera, pero llena de tropiezos e inconvenientes de diversa índole. En los meses siguientes la Escuela sufriría (como el país en general) los avatares de la guerra civil que culminó con el triunfo de Nicolás de Piérola.

Con un funcionamiento no del todo eficiente y con un plan de estudios un tanto obsoleto al inicio –según expresión del Ministro de Guerra y Marina en 1896– la Escuela Naval funcionó en el pontón *Perú*

hasta el año 1896 en que por Decreto Supremo de 31 de diciembre se estableció en tierra en un edificio limeño del Fundo de Santa Sofía (ex-local de la Escuela de Artes y Oficios)[26] y bajo la denominación de "Escuela Militar Preparatoria y Naval"[27]. El pontón *Perú* pasó a servir como lazareto dependiente de la Comandancia General de la Escuadra. En este año 1896, por Resolución Suprema de 29 de mayo y previa aprobación de la Junta Examinadora de Oficiales (presidida por el contralmirante Lizardo Montero) once guardiamarinas fueron ascendidos a la clase inmediata superior. Ellos eran: Pedro A. Buenaño, Ernesto Caballero y Lastres, Carlos Caballero y Lastres, Numa P. León, Dimas Villavisencio, Augusto Pimentel, Teodosio Cabada, Emilio Rosell, Carlos Gálvez, César Bielich y Héctor Carvajal.

En su nuevo establecimiento, la Escuela funcionó -de acuerdo a la versión de Manuel Vegas- con un reglamento calcado de la Academia Naval de Annápolis, en que los programas de estudio se armonizaban con los adelantos más recientes; es decir, con una enseñanza basada en conocimientos técnicos de la guerra, aplicables a la náutica.

El texto de la creación de la "Escuela Militar Preparatoria y Naval" y de su respectivo reglamento dice así:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que se ha dispuesto por resolución de 31 de diciembre próximo pasado, la creación de una Escuela Militar Preparatoria y Naval, en la que debe darse la instrucción teórica previa, común á los jóvenes que se dedican al ejército y á la marina, para que así puedan recibir la profesional en la Escuela de Aplicación los primeros y en la Sección marítima especial los segundos; he venido en expedir el siguiente:

REGLAMENTO ORGANICO DE LA
ESCUELA MILITAR PREPARATORIA Y NAVAL

Disposiciones preliminares

Art. 1º La Escuela Militar Preparatoria y Naval, tiene por objeto dar la instrucción teórica previa á los jóvenes aspirantes que, después de concluir el programa de estudios de esta, deben pasar á la de aplicación, antes de ingresar en los cuerpos del Ejército, ó en los buques de la Armada los que se dediquen á la Marina.

Art. 2º El Director de la Escuela dependerá del Ministerio de Guerra con facultad de proponer á los jefes, oficiales y profesores de dotación y nombrar á los demás empleados subalternos del establecimiento.

De los alumnos

Art. 3º El nombramiento de estos será expedido por el Ministro de Guerra y para obtenerlo se requiere:

1.– Ser peruano y tener de 14 á 17 años de edad
2.– Tener buena conducta
3.– Ser sano y bien conformado, revelando robustez y disposiciones para la carrera de las armas.
4.– Poseer cuando menos la instrucción primaria de 1º y 2º grado. Estos requisitos se acreditan: el 1º con la partida de bautismo; el 2º con tres certificados á satisfacción del jurado de recepción que nombrará el Gobierno y presidirá el Director; el 3º con el reconocimiento facultativo de los cirujanos del mismo jurado; y el 4º por examen rendido ante éste.

Art. 4º El número de alumnos no excederá de cincuenta, por ahora, y serán todos de beca.

Art. 5º Su admisión tendrá lugar por concurso, debiendo preferirse: 1º los que además de satisfacer los tres primeros requisitos, manifiesten ante el jurado poseer una instrucción superior á la exijida en el cuarto; 2º los que en los límites de ésta, hayan merecido mejores notas de aprobación y reunan los demás requisitos.

Art. 6º Del resultado de cada concurso, dará cuenta el Director al Ministerio de Guerra, con remisión de los expedientes debidamente calificados, para recabar los nombramientos de los aspirantes aprobados.

Art. 7º Los alumnos reciben en la Escuela educación y alimentación; el vestuario, menaje, libros y demás útiles de enseñanza quedan á cargo de sus padres ó tutores.

Art. 8º Antes de principiar el tercer año de estudios, cada alumno suscribirá una declaración obligándose á servir cinco años en el Ejército ó la Armada. Los que rehusaren esta obligación quedarán sugetos á la ley de conscripción.

De la enseñanza

Art. 9º El plan general de estudios para los dos grados de instrucción previa, será formulado por el Consejo de Instrucción presidido

por el Director; quien lo someterá oportunamente al Gobierno para su aprobación.

Art. 10º El mismo Consejo acordará el programa á que deba sugetarse el profesor de cada curso para la enseñanza de éste; procurando que los de materias técnicas para los alumnos del Ejército estén en harmonía (sic) con los de la Escuela de aplicación, en cuanto sea posible.

Art. 11º Los estudios concernientes á las armas de infantería y caballería, se harán en tres años y en cinco los de las armas especiales.

Art. 12º Terminados los cursos designados para las armas generales, el Consejo, consultando las aptitudes y afición manifiesta de cada alumno, propondrá al Ministerio los que deban principiar los correspondientes á cada una de las especiales del Ejército o de la Marina.

Art. 13º Los alumnos que terminen satisfactoriamente el período de instrucción correspondiente al arma á que fuesen destinados, pasarán á la Escuela de Aplicación, ascendidos á la clase de Subteniente, con cuyo caracter completarán su instrucción peculiar. Los de Marina se embarcarán en los buques de la Armada como Guardia Marinas, donde ascenderán á Alférez de Fragata, después de tres años de práctica en estos, ú en los de guerra extrangeros.

De los profesores y demás empleados

Art. 14º El personal de dotación de la Escuela será el siguiente: Un Director, un Sub Director Jefe de Detall, un Capitán de la compañía encargado de la biblioteca, dos oficiales de compañia (Tenientes ó Subtenientes), un Capitán Ayudante Secretario, un Subteniente Sub–Ayudante Amanuense del Detall, un Cirujano de 2ª clase y un Capellán, los cincuenta alumnos en una compañía, un Sargento 2º corneta, uno idem tambor, uno idem trompeta.

Art. 15º Para el servicio doméstico habrá un portero, un mayordomo, un primer cocinero, uno idem segundo, un ayudante de cocina y ocho sirvientes.

Sueldos, rentas y gastos

Art. 16.– Los sueldos del personal detallado anteriormente y de los profesores se designarán por decreto especial.

Art. 17º Al monto de esos haberes se agregará la suma de trescientos soles mensuales para gastos de escritorio, alumbrado, agua, suscripción á periódicos técnicos y servicio de policía.

Art. 18º El importe total de los haberes de alumnos se destinará á

la alimentación de estos y del personal de dotación de la Escuela.

De los exámenes

Art. 19º Los exámenes tendrán lugar trimestralmente, debiendo ser público el de clausura anual. Para uno y otro caso, el Director dará aviso antelado al Ministerio, quien nombrará una comisión que lo presencie y dé cuenta con el resultado; sin perjuicio de lo que concierne á la Dirección.

Art. 20º El gasto que demanden los exámenes de clausura lo sufragará el Estado.

De la disciplina

Art. 21º Esta será conforme con el espíritu de las ordenanzas del Ejército y el Reglamento interior de la Escuela.

Disposiciones transitorias

Art. 22º De los alumnos de la extinguida Escuela Naval, se designará a los que estén en el 4º y 5º año de estudios para que formen la base de la Sección de Marina en la nueva, siempre que reunan también los tres primeros requisitos prescritos en el art. 3º de ese Reglamento. Los restantes podrán presentarse al concurso, si sus padres o tutores lo solicitan conformándose con las disposiciones de éste.

Art. 23º Esta Sección no excederá de diez alumnos que sólo ingresarán en ella después del 3er. año de estudios, con las circunstancias prevenidas en el artículo 12 de este Reglamento.

Art. 24º El director de la Escuela formulará el Reglamento interior de ésta de acuerdo con el orgánico.

Art. 25º Deróganse todas las disposiciones anteriores que se opongan a este Reglamento.

Dado en la casa de Gobierno de Lima, a los treinta días del mes de Enero del año mil ochocientos noventa y siete.

N. DE PIEROLA".

El 5 abril de 1897, el Presidente Piérola confió la dirección de la Escuela al distinguido jefe de la armada Manuel M. Carvajal; cargo que desempeñó con mucha eficiencia, pero con ciertas interrupciones, por los múltiples cargos que simultáneamente tenía que ejercer. Al mes siguiente (30 de junio) se nombró como subdirector al capitán de

corbeta Juan M. Ontaneda y como cirujano al doctor Néstor Corpancho (19 de junio). Ese mismo año (13 de julio) se designó al jurado para examinar a los aspirantes de la Escuela, que durante ese mes y el siguiente rindieron su examen de admisión en un número de 58; fueron aprobados por el jurado respectivo los 37 que faltaban para completar el cupo de matrícula[28]. El jurado estuvo integrado por las siguientes personas: capitán de navío Camilo N. Carrillo (director general de Correos y Telégrafos); ingeniero Eduardo de Habich (director de la Escuela de Construcción Civil y de Minas); coronel Pablo Clément (director de la Escuela Militar de Aplicación) y Lizardo Alzamora (presidente de la Junta Departamental).

Por esta época (30 de setiembre) se expidió el Reglamento de Uniformes que tendría apenas una vigencia de tres años. Se especificó lo siguiente:

Artículo 1º El uniforme de los alumnos de la Escuela Militar Preparatoria y Naval será de cuartel y de parada; de franela azul turquí el primero y de paño del mismo color el último.

En la estación de verano se empleará para el vestuario de cuartel el lienzo crudo y una funda de hilo blanco en la gorra.

Artículo 2º El uniforme de cuartel se compondrá de lo siguiente:

a. Blusa abotonada hasta el cuello, que será volteado, con botones no visibles y que caiga hasta la altura del rafe.
b. Pantalón derecho de la misma tela
c. Gorra de franela azul sin visera, con carrilleras delgadas de cuero y un vivo celeste alrededor y en la medianía de la altura que será de 75 m/m.

Artículo 3º El uniforme de parada se compondrá de:

a. Dolman azul entallado con el extremo de las faldas a la altura del rafe, cuello derecho, cerrado en todo el frente con botones no visibles, abiertas las faldas a la altura de las caderas y con cinta de lana negra de 23 m/m de ancho alrededor del vestido y cubriendo las costuras de la espalda. A ambos lados del cuello llevará el monograma de la Escuela bordado con hilado de oro.
b. Pantalón derecho de paño azul.
c. Kepí de paño azul turquí corte recto con visera de hule ligeramente inclinada y carrilleras de cuero charolado, llanas y pendientes de dos botoncitos amarillos; a todo el alrededor y a 4 c/m. del borde inferior un vivo azul celeste; en el frente el monograma de la Escuela bordado con canelón de oro y de 3 c/m. de altura.

Artículo 4º En el vestido de parada llevarán los alumnos hombreras en forma de flor de lis, formadas de cordón negro de lana de 5 c/m.

de diámetro, cosidas al dolman en la parte inferior y aseguradas en el superior por un botón amarillo pequeño situado próximo al cuello.

Artículo 5º El calzado que se usará con el uniforme será de cuero negro y completamente llano, sin punteras, botones ni adornos de ningún género.

Artículo 6º El Director de la Escuela y los Oficiales de ésta usarán el mismo uniforme antes detallado, siempre que concurran con los alumnos a funciones propias de la institución, llevando en este caso espada y las insignias que se expresan en este Reglamento. Fuera de este caso podrán utilizar el uniforme que corresponda a su institución o arma.

Artículo 7º El vestido de abrigo será: Capa de paño azul turquí, sin vuelo y de altura igual a la de la falda del dolman, abrochada en el cuello, que será derecho; caído a la espalda y sujeto del cuello con capucho llano y del mismo paño, para poder cubrir la cabeza.

Artículo 8º Las insignias del kepí serán:

a. Para los oficiales superiores: un galón de oro de 16 m/m. de ancho en lugar de vivo celeste y sobre el monograma, empezando en la parte del galón que queda sobre éste y terminando en la copa igual número de galones de 6 m/m. verticales, al que debe llevarse en la bocamanga por la clase militar, según se expresa en el art. 9º.
b. El Director llevará además bordadas de oro ramas de laurel en el canto y cara superior de la visera.
c. Para los oficiales subalternos el galón horizontal será de 6 m/m de ancho y en lugar de las verticales llevarán trencillas de oro de 3 m/m. de ancho.
d. Los alumnos que pertenezcan a la Sección Naval o a la de armas especiales llevarán el mismo galón horizontal que los oficiales subalternos y una sola trencilla de 3 m/m. de ancho.

Artículo 9º Las insignias en el dolman serán:

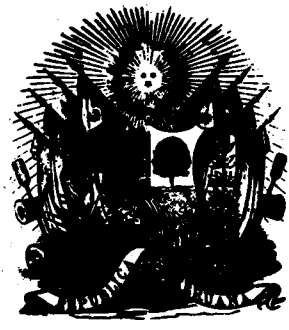
a. Para los oficiales superiores: dos, tres o cuatro cintas de seda negra de 16 m/m. rodeando la bocamanga como galones y separadas una de otra 5 m/m. según sea el grado de sargento mayor, teniente coronel o coronel respectivamente o asimilados a éstos; e igual número de anillos o galones transversales de oro en las hombreras, de 6 m/m. de ancho, separados 3 m/m. uno de otro.
b. Para los oficiales subalternos: dos, tres o cuatro trencillas de lana de 6 m/m. de ancho separadas una de otra 3 m/m. en la bocamanga según el grado sea de subteniente, teniente o capitán res-

pectivamente y asimilados a éstos; e igual número de trencillas de oro transversales de 3 m/m. de ancho separadas 3 m/m. una de la otra en las hombreras.

c. Los alumnos de la Sección Naval o de las armas especiales llevarán en la bocamanga una cinta de lana, en las hombreras una sola trencilla de oro, ambas de las dimensiones designadas para los oficiales subalternos.

Artículo 10º Es prohibido usar con el uniforme prenda que no esté designado en este Reglamento, ni otras insignias o adornos que los que quedan expresamente preceptuados.

El 18 de abril de 1898 el capitán de navío Carvajal fue reemplazado por el coronel José R. de la Puente en la dirección de la Escuela. El motivo de la renuncia fue la no aprobación por parte del gobierno del cuadro de profesores presentado con anterioridad (de acuerdo al Reglamento de la Escuela) por Carvajal. Así lo hizo saber en su oficio de 17 de abril al Director de Guerra del Ministerio del Ramo: "Cuando en 8 de febrero último propuse, por conducto de U.S., el cuadro de profesores de esta Escuela, lo hice autorizado por la disposición contenida en el Art. 2º del Reglamento orgánico y después de reconocer las aptitudes de las personas en aquél nominadas y que debían secundarme en la laboriosa tarea de creación de este nuevo establecimiento de instrucción militar. Mas por oficio de ayer, en que U.S. se digna comunicarme el Cuadro del personal de profesores nombrados por Decreto Supremo de igual fecha, he tenido conocimiento de que sólo seis de los profesores que propuse habían merecido la aprobación del Supremo Gobierno y esto designándoles cursos diferentes de aquellos para cuya dirección fueron propuestos; que los quince restantes habían sido desechados, y en lugar de estos nombrados catorce personas no propuestas por esta Dirección. En tales condiciones el Cuadro que propuse no ha sido "aprobado con modificaciones", como lo dice U.S. en su estimable oficio, sino propiamente desaprobado, y con la circunstancia todavía de que el nombramiento de los catorce no propuestos, hecho como lo ha sido sin intervención alguna del infrascrito, deja comprender, atento lo dispuesto en el Art. 2º del Reglamento orgánico, que el infrascrito no inspira en el Supremo Gobierno la confianza suficiente para ejercer la facultad que dicho artículo confiere al Director de este Establecimiento. Y esto me impide continuar al frente de una institución de la naturaleza de esta Escuela en el ejercicio de cuya dirección tendría así que aceptar toda la responsabilidad sin disponer de todas las facultades compatibles con ésta. Por estas consideraciones véome obligado a hacer, como lo hago, formal dimisión



El Presidente de la República.

Por Cuanto: es necesario designar el uniforme correspondiente al personal de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, he venido en expedir el siguiente:

Reglamento de uniforme.

Art.° 1.° = El uniforme de los alumnos de la Escuela Militar Preparatoria y Naval será de cuartel y de parada; de franela azul turquí el primero y de paño del mismo color el último.

En la estación de verano se empleará para el vestuario de cuartel el lienzo crudo y una funda de hilo blanca en la gorra.

Art.° 2.° = El uniforme de cuartel se compondrá de lo siguiente:

1.° = Blusa abotonada hasta el cuello, que será volteada, con botones no visibles y que caiga hasta la altura del talle.

2.° = Pantalón derecho de la misma tela.

3.° = Gorra de franela azul sin visera, con cuatro líneas delgadas de cinta y un vivo celeste al rededor

del cargo que desempeño de Director de esta Escuela; designándose U.S. ponerlo en conocimiento del Supremo Gobierno y a la vez expresar a S.E. el Presidente de la República mi profunda gratitud por la distinción y consideraciones con que personalmente me ha honrado".

Aceptada la renuncia, se nombró ese mismo día (18 de abril) interinamente al subdirector, capitán de corbeta graduado Juan M. Ontaneda, por cuanto el coronel José R. de la Puente hallábase ocupando la Cartera de Guerra y Marina.

Las clases correspondientes a este año de 1898 empezaron el 2 de mayo, concluyendo el 11 de febrero del año siguiente. En su *Memoria* como encargado interinamente de la dirección, Ontaneda nos ha dejado valiosos datos sobre lo acontecido durante ese lapso (el documento, leído ante el Presidente Piérola durante la clausura, está fechado precisamente ese 11 de febrero de 1899). Según allí se lee, la experiencia de un año de vida institucional común arrojaba un saldo positivo. "Verdaderamente –dice Ontaneda– que el plan adoptado en cuanto a la refundición en un solo instituto de la instrucción técnica preparatoria para los oficiales del Ejército y de la Marina, sí es conveniente bajo el punto de vista económico siendo aún muy limitado el personal requerido por ambas instituciones, no lo es menos por razón de la comunidad de origen para nuestros oficiales de todas armas, porque ello significa unión y compañerismo perdurables. Ese plan, además por lo que respecta al método, obedece también al ideal de una buena organización que divide la enseñanza militar en dos períodos: el preparatorio y el de aplicación".

Las asignaturas fueron agrupadas por años: el primer año con 33 alumnos; el segundo con 15 y el tercero (correspondiente a la Sección de Marina) con 2, procedentes de la extinguida Escuela Naval. Hacía notar Ontaneda la pésima preparación de los ingresantes, así como la carencia de hábitos de rectitud moral y religiosa. "Reconocido está y por todos apreciado –dice– el defectuoso régimen de nuestra instrucción pública; la desmoralización, además se hace sentir de una manera desconsoladora y la juventud, fatalmente inducida a beber en viciadas fuentes, adquiere desde los albores de la vida y por consiguiente en proceso ascendente, el incorrecto modo de pensar. Pervertidas sus ideas por más definidas y peor ordenadas doctrinas; extraviado su juicio por la falta de nobles y verdaderos ideales y empequeñecidas en fin sus facultades por esa indolencia que tan lamentablemente viene distinguiendo su carácter, los jóvenes carecen de la más mínima disciplina y rectitud". Su sugerencia al respecto se formulaba así: "No es de mi resorte señalar los medios de combatir esos males de un modo

AVISO

——«««««O»»»»»——

En mérito de la suprema resolución de 23 de Marzo del presente año, sobre aumento de becas en la Escuela Militar y Naval; y de conformidad con el decreto expedido por la Prefectura de este Departamento, en 10 del corriente més, queda abierta la inscripción para los postulantes que deseen entrar en el concurso que debe verificarse en esta capital, para proveer la beca que le corresponde al Departamento de Amazonas en la Escuela Militar y Naval.

La inscripción referida tendrá lugar en la Secretaría de la Prefectura hasta el 25 del presente més, para mas pormenores ocúrrase á dicha oficina.

Chachapoyas, á 10 *de Abril de* 1899

EL SECRETARIO.



general; pero en lo que a nuestra institución se refiere, si me incumbe el evitarlos o corregirlos en lo posible: para lo primero, juzgo que sería conveniente restringir la edad de admisión, puesto que no se exige para ella sino la instrucción primaria de segundo grado y aumentar un año de estudios al plan de la Escuela; para lo segundo, la severidad en la disciplina militar y escolar, las frecuentes lecciones de moral y de doctrina religiosa y, sobre todo, los ejercicios prácticos son el medio más apropiado".

Económicamente, la Escuela recibió el apoyo constante y decidido del gobierno. "La Escuela –subrayaba Ontaneda– ha podido satisfacer todas sus necesidades y cumplir todos sus compromisos con la misma religiosa exactitud con que el Tesoro la ha atendido...". En cuanto al personal docente (de alta calidad profesional) desarrolló una labor sumamente fructífera, que fue ponderada por Ontaneda en el documento mencionado: "Los cursos teóricos de la instrucción científica y profesional corren a cargo de un selecto cuerpo de profesores; cuerpo en el que se ven figurar nombres ya ilustres en las ciencias y en las letras, y que por sí solos son garantía suficiente de aprovechamiento. Confiada en esa indisputable competencia, esta Dirección ha descansado en ella; y verdaderamente sus esperanzas no han sido defraudadas pues así lo ha confirmado el éxito creciente obtenido en los exámenes sucesivos de los tres trimestres del año escolar".

De acuerdo al nuevo Reglamento Orgánico de la Escuela (aprobado por el Ministerio respectivo en el segundo semestre de 1898) los exámenes fueron trimestrales y cancelatorios, desarraigando de este modo "los inveterados abusos respecto a la poca aplicación que los alumnos dedican al aprendizaje durante el transcurso del año reservándola por entero para los últimos meses, pretendiendo en tan reducido tiempo recuperar el perdido...". El alumno desaprobado en el examen final, debía rendir una nueva prueba al empezar el siguiente año escolar; en caso de salir nuevamente aplazado se le separaba de la Escuela. Lo mismo al que mostraba mala conducta.

Con fecha 24 de febrero de 1899 (a solicitud del director Ontaneda) se expidió la resolución suprema creando veinte plazas más de matrícula, sobre las cincuenta de su primitiva asignación, designando una a cada departamento de la República; inmediatamente (por circular del 27) se comunicó tal decisión a las diferentes Prefecturas del país para su cumplimiento. Con arreglo a esta disposición –informaba el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de ese año– se llenaron las plazas correspondientes a Puno, Huánuco, La Libertad, Lima, Ica, Ayacucho, Tacna y Junín[29].

Escuela Militar Preparatoria y Naval: 11 de febrero de 1899

A. PERSONAL DE DOTACION			
Cargos	Grados	Clases	Nombres
Director		Coronel	D. José R. de la Puente
Sub director		Capitán de corbeta	" Juan M. Ontaneda
Ayudante	Sgto. Mayor	Capitán	" Alfredo Alfaro
Cdte. de la Compañía		Id.	" Enrique Vera Jiménez
Teniente de id.		Teniente	" Manuel F. Tudela
Id. de id.		Id.	" Juan Macedo
Sub Ayudante		Subteniente	" Roberto Ríos
		Cirujano	" Néstor Corpancho
		Capellán	" Eugenio Hengrats
Profesor		Teniente 2º	" Eulogio S. Saldías

B. PERSONAL DOCENTE	
Nombres	Asignaturas
D. Julio C. Vila	Cálculo numérico y Algebra elemental
" Rodolfo Zavala	Geometría elemental
" Alfredo Montenegro	Historia del Perú y de Sud América
" Alfredo Solf y Muro	Geografía del Perú y de Sud América
" Numa P. Llona	Composición castellana
" Vicente del Solar	Filosofía, Constitución y Leyes
" Evaristo San Cristóbal	Dibujo natural y de paisajes
" Santiago M. Basurco	Geometría descriptiva y dibujo lineal
C. de Navío Gregorio Casanova	Trigonometría y Complementos de geometría
" Javier de la Barrera	Francés
" Juan de D. Benites	Inglés
" Pedro C. Venturo	Física, química y mécanica elementales
" Federico Villarreal	Mecánica racional y Análisis matemático
Corl. Elías Latorre	Artillería descriptiva, Balística y Táctica del arma
" Federico Remy	Química aplicada y explosivos
" Néstor Castañón	Fortificación pasajera y topografía expedita
Corl. Juan N. Eléspuru	Arte é Historia militar
Fco. Almenara Butter	Fisiología e Higiene
" Pedro Alcocer	Táctica de Infantería y servicio interior
Corl. Grad. José J. Ramirez	Táctica de Caballería y servicio de campaña

La escuela tenía por objeto –según su flamante Reglamento Orgánico– proporcionar previamente la instrucción téorica a los jóvenes aspirantes que, después de concluir el programa de estudios en ésta, debían pasar a la de Aplicación antes de ingresar a los cuerpos del ejército o a servir en los buques de la armada. Los estudios concernientes a las armas de infantería y caballería estaban planeados en tres años y en cinco los de las armas especiales. Una vez concluidos los cursos designados para las armas generales, se proponía al Ministerio del Ramo, consultado anteladamente la aptitud y la vocación manifiestas de cada alumno.

Los alumnos que terminaban satisfactoriamente el período de instrucción correspondiente al arma a que fueron destinados, pasaban a la Escuela de Aplicación, ascendidos a la clase de subtenientes, en cuyo carácter debían completar su instrucción peculiar. Los de marina se embarcarían como guardiamarinas, ascendiendo a alférez de fragata después de tres años de práctica.

Los alumnos permanecerían en condición de becados, recibiendo de la Escuela educación y alimentación; los padres o tutores corrían con los gastos de vestuario, menaje, libros y demás útiles de enseñanza. Antes de principiar el tercer año de estudios cada alumno debía suscribir una declaración obligándose a servir cinco años en el ejército o en la armada.

El año escolar correspondiente a 1900 –según referencia de Ontaneda– empezó en los primeros días de abril en el local de Santa Sofía con un total de 55 alumnos[30]; pero por razones del alto costo de arrendamiento del edificio que exigía del Estado un desembolso mensual de 600 soles y a otras causas explicadas en detalle por el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de aquel año, se determinó trasladar la Escuela a su anterior establecimiento: el pontón *Perú* (Resolución Suprema de 12 de junio). Con el fin de no ocasionar mayores alteraciones en la culminación del ciclo de estudios, la traslación efectiva se hizo en los primeros días de julio (aprovechando el breve período intermedio después del primer examen trimestral). La resolución expedida el 14 de este mes puso término definitivo a la corta existencia de la tan promocionada "Escuela Militar Preparatoria y Naval", separándola en dos planteles: la Naval al pontón *Perú* y la Militar Preparatoria a la Escuela de Chorrillos. El texto de dicho dispositivo reza así:

"*CONSIDERANDO*:

Que la organización que hoy tiene la Escuela Militar Preparatoria y Naval no permite educar el número suficiente de alumnos para sa-

tisfacer como corresponde á los fines de su creación.

Que, sin alterar su actual presupuesto, es posible aumentar considerablemente el rendimiento de los desembolsos que el erario hace en sostenerla.

Que, por otra parte, es necesario dar á la instrucción militar la mayor amplitud posible.

Se resuelve:

Art. 1º La Escuela Militar de Aplicación que, en lo sucesivo se denominará *Escuela Militar* simplemente, comprenderá, además de las secciones de tropa que hoy instruye, las siguientes:

1º La Sección Preparatoria, en la que recibirán los jóvenes que se dediquen á la carrera militar, en dos años, la instrucción elemental y general;

2º La Sección de Aplicación, á la que ingresarán los alumnos de la Preparatoria que hubiesen terminado su instrucción y los jóvenes que satisfagan, mediante exámen, los conocimientos del plan de estudios de ésta, para recibir la profesional en el arma á que se les destine;

3º La Sección Superior, destinada á dar la instrucción de guerra á los capitanes del Ejército, para prepararlos al servicio del Estado Mayor.

Art. 2º La Sección Preparatoria de la Escuela Militar tendrá 60 alumnos, los que se completarán por concurso conforme á reglamento, sobre la base de los alumnos de la Escuela Militar Preparatoria y Naval que deseen seguir su instrucción para el servicio del Ejército.

Los límites de edad para ser aceptados en el concurso, serán de 16 á 18 años.

Art. 3º La Escuela Militar Preparatoria y Naval, con la denominación de *Escuela Naval* y la dotación de 40 alumnos, continuará destinada á dar, sólamente, la instrucción correspondiente á los jóvenes que se dedican al servicio de la Marina. Los cursos de esta instrucción se distribuirán en cuatro años.

Art. 4º Los alumnos que, conforme á esta resolución, ingresen á la Sección de Aplicación de la Escuela Militar, y los de la Naval que ingresen igualmente al tercer año de estudios, los primeros con la denominación de *Sub Oficiales* y los segundos con la de *Aspirantes de Marina*, recibirán del Estado la cantidad de 30 soles mensuales para atender á su alimentación y á sus demás gastos personales, con la intervención de las Escuelas respectivas.

Art. 5º Los Sub Oficiales en la Escuela Militar serán promovidos á

Subtenientes luego que terminen, satisfactoriamente la instrucción que se dará en la Sección de Aplicaciones de dicha Escuela.

Así mismo, los *Aspirantes de Marina* que completen conforme al plan de estudios los conocimientos de los dos últimos años, recibirán título de Guardia Marina.

Art. 6º Los alumnos de cualesquiera de las dos Escuelas, después que terminen el primer año de estudios, si continúan en ellas, contraen la obligación de servir al Estado durante cinco años, cuando menos, en los cuerpos del Ejército ó en los buques de la Armada, respectivamente, y á partir de la fecha en que reciban el despacho ó el nombramiento que les corresponde.

Art. 7º Los directores de las Escuelas propondrán el plan de estudios, la distribución de los cursos en asignaturas y á los profesores de éstas.

Por separado, el Gobierno expedirá el presupuesto de gastos á que deberán sujetarse la Sección Preparatoria de la Escuela Militar y la Escuela Naval.

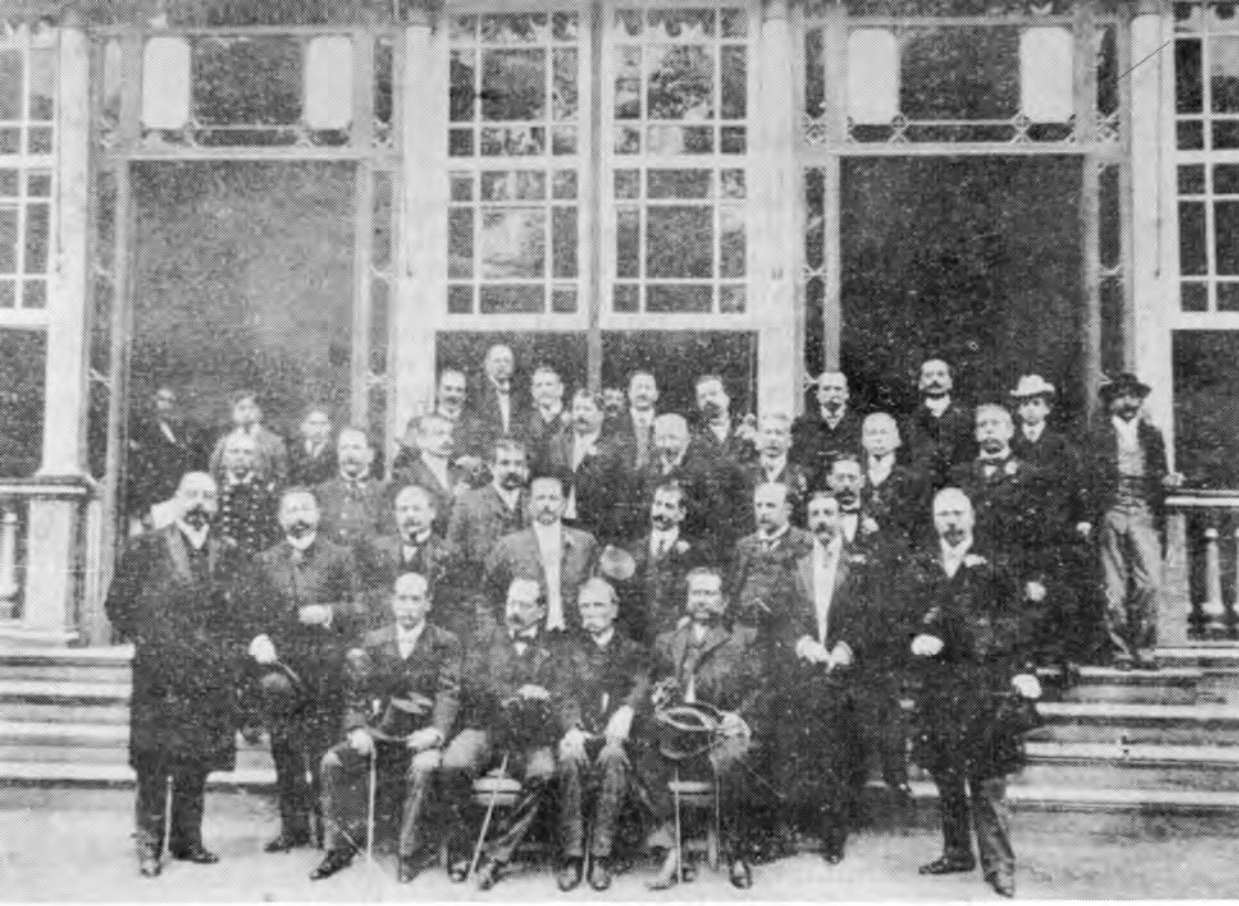
Art. 8º Continúan en todo su vigor las disposiciones de los reglamentos de 30 de enero de 1897 y 30 de noviembre de 1898, así como las dictadas respecto á la organización de la Escuela de Aplicación, en cuanto no se oponga á esta resolución.

Los directores de las Escuelas profesionales, modificarán sus respectivos reglamentos interiores en armonía con la presente, y los someterán á la aprobación del Gobierno.

Regístrese y comuníquese.– Rúbrica de S.E.

CARVAJAL".

El Ministro Manuel M. Carvajal esgrimió tres argumentos para decidirse por esta separación: a) Que la Escuela Militar Preparatoria y Naval, no había dado en tres años de existencia más que dos oficiales para el ejército; si hubiera continuado, y aun suponiendo que todos los alumnos del tercer año se dedicasen a este último, el número de oficiales que habría dado la Escuela no pasaría de 10 por año. En cambio, la Escuela Militar, con la nueva organización, daría al término del presente año (1900) cinco oficiales cuando menos y en lo sucesivo no bajaría de veinte este número, suponiendo todavía que un 30% de alumnos no completase su instrucción y se retirase de la Escuela por diversas causas; b) Que dicha Escuela había dado más de dos alumnos para la marina, en tanto que la nueva Escuela Naval, no dejaría de formar anualmente el número de guardiamarinas requerido por nuestras necesidades; c) Que mientras en la Escuela de Santa Sofía



Banquete de los ex alumnos de la Escuela Naval en 1906.

se sostenían 70 alumnos con un presupuesto mensual de 515.8.33 libras esterlinas (presupuesto administrativo), considerando sólo tres años de estudios, de los cinco que formaban su plan, hoy se educará totalmente a 100 (60 para el ejército y 40 para la marina) con un presupuesto mensual de 517.0.40 libras esterlinas[31].

La vida de la Escuela Naval, por segunda vez en el pontón *Perú* y por un lapso de ocho años, marcó evidentemente su verdadera estabilidad y firmeza, "imprimiéndosele una orientación sólida y exclusivamente profesional[32]; además, la total reorganización que sufrió por acción directa de la misión militar francesa encabezada por el capitán de fragata Paul de Marguerye, al final de nuestro período, significó el inicio de lo que más tarde iba a constituir su total y definitiva recuperación. Sucintamente, presentamos a continuación los sucesos más significativos ligados a su quehacer cotidiano durante estos seis primeros años del presente siglo.

Sobre la conveniencia o inconveniencia de establecer la Escuela Naval a bordo de un buque, creemos oportuno transcribir las reflexiones que a ese propósito hiciera el comandante Ontaneda en su *Memoria* de 1900 – 1901. Aquí el valioso testimonio:

"Profesionalmente hablando, una Escuela Naval a flote está en el campo mismo de sus operaciones; la idea dominante es hacer hombres de mar, combatientes en este elemento; pero, las cosas han cambiado mucho desde la época en que el Gran Napoléon con su indisputable genio, casi matemático, manifestaba al Ministro que le proponía la instalación de una Escuela Naval en tierra firme, que si no había cómo educar a los marinos dentro del mar, sería conveniente dejarlos sobre él; y, efectivamente, el oficial de marina de aquella época era ante todo maniobrista, y su educación tenía que ser forzosamente marinera. Hoy no pasa lo mismo: con la generalización de las máquinas propulsoras y consiguiente supresión del velámen, sobre todo, y de una manera absoluta, en el navío típico moderno de combate, con los sorprendentes progresos de las armas ofensivas, que de un empirismo rutinario ha pasado su estudio a las más elevadas y trascendentes formas del cálculo matemático, y a las complicadas aplicaciones de la mecánica, el oficial de guerra moderno tiene que atesorar en su cerebro mucho más vastos y variados conocimientos que el antiguo, abrazando principalmente las ciencias mencionadas en su teoría y en su práctica, y, para esto, ya no es suficiente la simple estancia a bordo y el conocimiento del mar y de la maniobra, se requieren otros elementos, y más aún, cuando se pretende alcanzar las grandes proporciones, instalacio-

nes, a firme donde estos puedan ser contenidos.
A este propósito, y para hacer rápidamente un cuadro de comparación, pasemos en revista la manera como están implementados esta clase de establecimientos en otras naciones, pues fue tema muy debatido su estancia a flote o en tierra firme. Así, mencionaré únicamente por vía de ejemplo, entre los primeros, las antiguas Escuelas que funcionan a bordo de los viejos navíos de vela *Britania* en Darmonth, Inglaterra y *Borda* en Brest, Francia, más como un tributo a las tradiciones del pasado, que como una sumisión a las exigencias del presente: y entre las segundas, la famosa Academia Naval de Annápolis en los Estados Unidos de Norte América, prototipo de las de su especie, la Real Academia Naval de Livorno en Italia, la de Finne en el Imperio Austro–Húngaro, a cuyos alumnos hemos visto pasar por este puerto a bordo del buque–escuela *Donau*, no hace mucho tiempo, y otros que dejo de mencionar para que fijemos por último nuestra atención en la más reciente instalación de la Escuela Naval Militar Argentina, que sin disputa es la más notable de las que en su género existen hoy en Sudamérica, y a cuyos alumnos vimos también arribar a nuestras playas en época no lejana en viaje de circunnavegación, a bordo del buque–escuela *Presidente Sarmiento*; todos ellos siempre a orillas del mar, a fin de practicar en él los ejercicios propios para proporcionar a sus educandos la más completa instrucción. Vemos, pues, que en nuestra época va generalizándose la idea de la instalación a firme, y esto tiene por causa, además de la comodidad, la naturaleza de los conocimientos que hoy debe poseer el moderno oficial de guerra, que se relacionan tan de cerca con la mecánica aplicada, cuyo estudio práctico exige la instalación de maquinarias y otros elementos materiales de díficil cabida en los estrechos compartimentos de un buque; de manera que, podemos asegurar, que si al principio del siglo diecinueve era necesario educar al oficial de marina al pie de los mástiles de un velero, hoy que pasamos los umbrales de la vigésima centuria esa educación debe tener por teatro además otros centros de acción; debe desarrollarse, a la vez, que a vista del funcionamiento del complicado mecanismo de la maquinaria moderna, en el frecuentado terreno del polígono de tiro, en el reducido recinto de la torre de combate, y también sobre la vibrante cubierta del rápido torpedero; es decir, condensando en una sola entidad al mecánico, al marino y al artillero.
En lo que a nosotros respecta, ocupamos aún en el enunciado orden, una esfera bastante modesta, instalados en este pontón, donde, si

bien hay fácil cabida para el reducido número de alumnos que por ahora nos es dado educar, adaptándolo de la mejor manera al lleno del objeto a que está destinado; si bien estamos a flote, y, por consiguiente, en inmediato contacto con el elemento que ha de ser el campo de nuestra actividad, en cambio carecemos de aquellos centros de acción a que me he referido, y que son tan necesarios para el perfeccionamiento de la instrucción teórica que aquí se proporciona, completándola con la enseñanza objetiva y experimental que es la generadora de resultados verdaderamente prácticos en el terreno de los hechos, y que son los que debemos estar en estado de producir satisfaciendo así la legítima exigencia que pesa sobre los hombros de nuestra profesión. Desgraciadamente al llegar a este punto, las dificultades surgen de una manera desconsoladora; el terreno se ofrece áspero y escabroso, y repentinamente tenemos que detenernos ante este, al parecer, insalvable abismo: la carencia de recursos. Pero, no es en realidad tan insuperable esta dificultad, sobre todo, cuando se observa el creciente progreso de nuestra tan anhelada rehabilitación, que, cimentada en la paz interna, viene produciendo resultados satisfactorios en el aumento progresivo de la riqueza pública que, siquiera en pequeña parte, ha de ser necesario emplear para atender a una de las necesidades vitales del país, cual es la reconstitución de su marina de guerra y, por consiguiente, la de su establecimiento adecuado para la educación de su personal, que no será imposible improvisar al instante dado en que haya de requerirse de él.

Bien se comprende en verdad, que nos hallamos en el caso de poder realizar una instalación montada a la altura de la que tenemos en la actualidad, bien es posible intentar la consecución de lo más necesario e indispensable para su mejora: un buque–escuela de práctica, adecuado para una veintena de alumnos navales y para unos cincuenta aprendices a marineros, artilleros y oficiales de mar de que también carecemos por completo; pero para llegar a este objetivo, y aun seguir adelante, preciso es que reaccionemos poderosamente sobre esa inexplicable confianza que nos embarga, y con la visión del peligro que amenaza siempre al que se deja indefenso, adquiramos el convencimiento de que el desarrollo de la Marina es uno de los más poderosos factores del engrandecimiento nacional, y que si bien su adquisición es costosa, en cambio, ella debe devolver, digamos, el ciento por uno de efectiva utilidad como está escrito en la historia de todos los pueblos que han sabido escalar las cumbres de la prosperidad, contando casi siempre, con el dominio del mar".

MINISTERIO
DE
GUERRA Y MARINA

Lima, Febrero 15 de 1884

Siendo necesario conocer con toda la exactitud posible el estado en que se encuentra el Vapor Perú, nombrase una Junta compuesta de los Capitanes de Navío graduados D. Gregorio Cisneros y D. Toribio Rodgers, Capitan de Fragata D. Antonio C. de la Guerra, Inspector de Máquinas y los Ingenieros D. Samuel Cock y D. N. Cree ——— quienes practicarán, cuando dicho buque esté precisamente en el dique, un minucioso exámen del casco, calderas, Maquinarias y carboneras y emitirán un informe respectivo en detalles, á fin de que el Gobierno pueda resolver lo conveniente respecto al indicado Vapor. ——— Archívese

Torres

N.° 16

Extensa ha resultado la cita, pero sumamente importante en su concepción y alcances. Prosigamos con la vida institucional de la Escuela.

El lunes 16 de julio de 1900 se inauguraron los estudios del segundo trimestre en el nuevo establecimiento, con un total de 40 alumnos provenientes de la extinguida Escuela "después de consultada su vocación y el asentimiento de sus padres o tutores"[33]. Los alumnos fueron matriculados del siguiente modo: 19 en el primer año, 14 en el segundo y 7 en el tercero. Seis días después, una resolución suprema aprobó el nuevo plan de estudios "amoldándose más que los anteriores a las formas de la enseñanza moderna"; fue dividido en nueve secciones con un total de 15 asignaturas de dos o tres cursos cada una. Se contempló la presencia de 7 profesores militares "que atenderían además el servicio directivo y disciplinario" y de 10 profesores civiles; el 4 de setiembre de ese año se expidió un nuevo Reglamento de Uniformes. Casi a fines de noviembre, la Escuela recibió nuevamente el encargo de la Dirección de la Marina para controlar la "Hora Oficial" en el Callao[34].

El 27 de mayo de 1901 se aprobó el Reglamento General de la Escuela (el tercero en el lapso de los 13 años de su reapertura en 1888). El 7 de junio, el entonces capitán de fragata y doctor en matemáticas Eulogio S. Saldías, subdirector de la Escuela, pronunció un notable discurso referente al "Género de buques que le conviene adquirir al Perú y Plan de Fortificación del Callao"; con esa ponencia se inauguró un ciclo de conferencias científicas y profesionales para el personal docente y alumnos. El discurso de apertura estuvo a cargo del director de la institución, capitán de fragata Juan M. Ontaneda. A solicitud de dicha autoridad, el 5 de setiembre el gobierno resolvió incluir en el Plan de Estudios el curso de Cálculos prácticos de navegación por "ser indispensable para la instrucción de los alumnos del último año". Al profesor encargado de dictarlo se le asignó un haber mensual de diez libras. El decreto de 23 de octubre del indicado año reformuló algunos artículos del mencionado Reglamento General.

El año escolar correspondiente a 1902 fue clausurado el 15 de febrero de 1903 por el director el capitán de fragata Pedro Gárezon, dictándose durante su vigencia cuarentitrés cursos; de éstos, unos correspondían a la instrucción media y otros a la formación propiamente profesional. "Sería de desear –decía Gárezon en su *Memoria*– que en la Escuela sólo se recibiera la instrucción profesional; pero esta medida dificultaría el ingreso de nuevos alumnos. Se podría sí exigir, que para ingresar a la Escuela deberían presentar sus certificados de

haber terminado el 2º año de instrucción media"[35]. El número de alumnos matriculados fue de 40, concluyendo sus estudios 11. El orden de méritos, con sus respectivos premios, fue el siguiente:

Cuarto año: una medalla de oro al alumno Enrique Granthon (74.45% de eficiencia)
Tercer año: una medalla de plata al alumno Carlos Fajardo (77.47% de eficiencia)
Segundo año: una medalla de plata al alumno Héctor Mercado (75.01% de eficiencia)
Primer año: una medalla de plata al alumno Manuel Pazos (77.75% de eficiencia)

Se hicieron acreedores de diplomas los siguientes alumnos: Manuel A. Sotil, Aurelio de la Guerra, Federico Recavarren y Federico Taboada.

Debe mencionarse que entre agosto y noviembre de 1902 la dirección de la Escuela estuvo en manos de Manuel A. Villavisencio, que al ser nombrado Ministro de Guerra y Marina se vió imposibilitado de continuar con tan delicada misión.

La resolución del 3 de octubre de 1902 modificó ligeramente el plan de estudios, en el sentido de considerar en el "primer año de instrucción elemental el curso de Geografía Universal".

Tomando como fundamento la valiosa experiencia tenida el año anterior cuando los alumnos que culminaron exitosamente sus estudios hicieron un viaje de instrucción, el director Gárezon sugirió la conveniencia de hacer lo mismo con quienes en 1903 estaban por egresar: "Sería de desear –dice en su *Memoria*– que estos once alumnos pudieran hacer un viaje de instrucción en condiciones semejantes a los que salieron el año pasado. Si así fuera, convendría que los alumnos llevaran un diario de navegación para que dejen constancia de sus trabajos durante el viaje y que se devolviera a la Escuela para su examen y archivo. Convendría también que cada alumno deje escrito en el citado diario sus apreciaciones científicas relativas al viaje y sus circunstancias. Durante la estadía en puertos, deben, ayudados por nuestros Cónsules, visitar los establecimientos científicos, astilleros, y todo aquello que se relaciona con la honrosa profesión a que se dedican. De los alumnos, el más caracterizado debe llevar el encargo de buscar y canjear para la Biblioteca de la Escuela los libros que juzgue conveniente su adquisición, desde luego con la limitación necesaria. Todo esto debe ser motivo de especiales instrucciones que se comuniquen por quien corresponda".

En cuanto al personal docente, Gárezon se expresa así: "El distingui-

do cuerpo de profesores, civiles y militares ha cumplido ventajosamente con las prescripciones reglamentarias; su labor ha sido constante y cooperada por la buena voluntad y disposiciones intelectuales de los alumnos. Los profesores militares en su doble labor de enseñanza en sus respectivos cursos y servicio militar a bordo, se hacen recomendables a la consideración del Supremo Gobierno y sería justo conceder un ascenso a los Oficiales que según reglamento tengan el tiempo suficiente para ser ascendidos".

Interesantes son las consideraciones que Gárezon plantea sobre aquel viejo y arraigado anhelo de muchos marinos de contar con un buque–escuela para optimizar la formación marinera de los futuros oficiales. Dice: "Ya que la situación económica no permite tener un Buque–Escuela de ciertas condiciones, tal vez sería conveniente para las vacaciones del próximo año escolar, comprar una barca de las que hacen el cabotaje, embarcar allí la Escuela con la dotación de profesores militares y hacer un corto viaje. Soy partidario de no omitir esfuerzo ni sacrificio alguno para conseguir que los alumnos que salgan de la Escuela, tengan la suma de conocimientos posibles y en armonía con los adelantos modernos. Alumnos que así se eduquen, serán oficiales en quienes el Perú podrá confiar su Pabellón que llevarán con todo acierto de un mar al otro de poniente a oriente y sabrán hacerlo respetar. Sensible que ahora no hayan los buques suficientes, ni las condiciones necesarias; pero no debemos desmayar en tener siempre oficiales instruidos. Los buques se compran, el personal necesita tiempo que no se puede comprar, para formarlo y educarlo. Así, un alumno que termina sus estudios en la Escuela Naval y obtiene el título de Guardiamarina, necesita estar embarcado por lo menos 15 años para llegar a la clase de Capitán de Fragata como lo prescribe el código de la Marina Militar del Perú. Los EE.UU de América nos han dado un brillante ejemplo: primero se ocuparon en formar un buen personal disciplinándolo en débiles barcos de madera que cruzaban los mares del viejo y nuevo mundo; y después, principiaron a construir sus formidables acorazados".

Finalmente, sobre el aspecto disciplinario, su juicio es claro y contundente: "Especial cuidado tiene esta Dirección en la disciplina de la Escuela; pues es la base en que debe descansar toda institución y muy especialmente la que tiene carácter militar. Creo que el cuidado en este órden debe ser esmerado. Tolerar faltas disciplinarias por insignificantes que ellas sean, es autorizar que se cometan las mayores. Felizmente con los años de estudio del alumno, bajo el régimen de estricta disciplina, el carácter que se forma en ellos es subordinado,



MANUEL MELITON CARVAJAL
De recordada actuación al frente de la
Escuela Naval.

que es la primera condición del militar".

Durante el año escolar de 1903, que culminó el 8 de febrero del año siguiente, se dictaron 32 cursos; habiendo funcionado la Escuela con 49 alumnos. Culminaron sus estudios: Carlos Fajardo, Aurelio de la Guerra, Isaías Bermúdez, Manuel I. Vegas, Tomás M. Pizarro, Gustavo O. Frías y Alejandro Vinces.

Por Resolución Suprema de 10 de marzo se dispuso la división de la Escuela en dos secciones: una Preparatoria y otra Especial. La primera comprendía los cursos a darse en el primer año y orientados a servir de base para el ingreso a la segunda (en total 18 cursos); en la segunda (con un total de 14 cursos) las asignaturas se distribuían a lo largo de tres años y con el carácter de superior y profesional. Sobre esta medida, el Ministro de Guerra y Marina decía en su *Memoria* de aquel año: "Ha sido muy conveniente establecer el año preparatorio por dos razones poderosas. Primero, porque los jóvenes que ingresaban a la Escuela carecían de la preparación suficiente para continuar los cursos superiores. Segundo, porque en dicho año podía apreciarse con acierto las aptitudes de los Aspirantes para dedicarse a una profesión que exige condiciones especiales".

La relación entre el director de la Escuela y el Director de Marina que a lo largo del año había venido deteriorándose, llegó a su punto más crítico al empezar el mes de diciembre de 1903. En efecto, al hacerse insoportable la comunicación, entre ambos en los primeros días de ese mes, el comandante Pedro Gárezon presentó su renuncia irrevocable por no encontrar en dicha autoridad "el apoyo que reclama la buena marcha del establecimiento". En tono agrio y enérgico formuló así su renuncia: "Honrado por el Supremo Gobierno con la dirección de la escuela naval, cuando mi anterior, el entonces capitán de navío Don Manuel A. Villavisencio, ocupó la cartera de guerra y marina, me he consagrado con decisión y entusiasmo al desempeño de los deberes de mi cargo; pero me veo obligado a renunciarlo irrevocablemente, porque no encuentro en el despacho de US. el apoyo que reclama la buena marcha del establecimiento. Para no traicionar la independencia de mi carácter, y porque considero de que no debe ocultarse la verdad, tratándose del porvenir de la institución, llamada a colocar las bases de nuestro resurgimiento marítimo, tendré ruda franqueza en expresar los motivos que determinan mi conducta. La buena marcha de la escuela reclama que esté al frente de ella persona grata para la dirección, hoy encomendada a US. y esto no sucede actualmente por las causas que paso a explicar: Faltas contra la disciplina me obligaron, a poco de asumir esta dirección, a arrestar

y suspender al oficial segundo comandante del buque, siendo mi proceder aprobado por el señor ministro del ramo. Desgraciadamente US. hizo causa común con ese oficial, escuchando sólo las voces del parentesco y no preocupándose de que contribuía a relajar la subordinación jerárquica esencial en las dependencias militares y docentes. El hecho relacionado, unido a los recuerdos de la última guerra nacional, determinaron manifiesta animosidad de US., que siempre ha obstruido mis iniciativas en pro del mejoramiento de la escuela, obligándome para conseguir lo poco realizado, a entenderme directamente con S.E. y con los señores ministros de estado. Se que al supremo mandatario y a su distinguido colaborador, el ministro del ramo, anima firme voluntad de impulsar a esta escuela; pero por mucha que sea esa voluntad, no puede exteriorizarse si el director de marina no sabe o no quiere secundarla. Esta situación se hace ya insostenible, y como no espero que se mejore, porque a más de lo dicho, no lo pudo conseguir en época anterior un director irremplazable como el comandante Ontaneda, opto por eliminar mi persona, anhelando que me reemplace un marino distinguido que inspire a US. menos prevenciones que yo. Sírvase US., en tal virtud, poner en conocimiento del señor ministro del ramo, este oficio, y recabar de él la aceptación de la renuncia que contiene, haciéndole presente, a la vez, mi profundo reconocimiento por las consideraciones que de él he merecido"[36].

Con fecha 14 de diciembre se nombró en reemplazo del capitán de fragata Pedro Gárezon, como director de la Escuela, al capitán de navío Toribio Raygada. El orden de méritos de los alumnos –según se lee en la *Memoria* de este último director leída en la clausura el 8 de febrero de 1904– fue el siguiente:

Tercer año de la sección especial	:	Carlos Fajardo
Segundo año " "	:	Héctor Mercado
Primer año " "	:	Manuel Pazos
Sección Preparatoria	:	Manuel Díaz[37].

Como comisión observadora de los exámenes finales, actuó aquella presidida por el contralmirante Manuel A. Villavisencio e integrada por el capitán de navío graduado Federico Rincón y por el capitán de fragata Ernesto de Mora.

Según la misma fuente, la Escuela contó con la competencia del distinguido cuerpo de profesores tanto civiles como militares, "habiendo desempeñado sus labores con inteligencia y afecto a la institución".

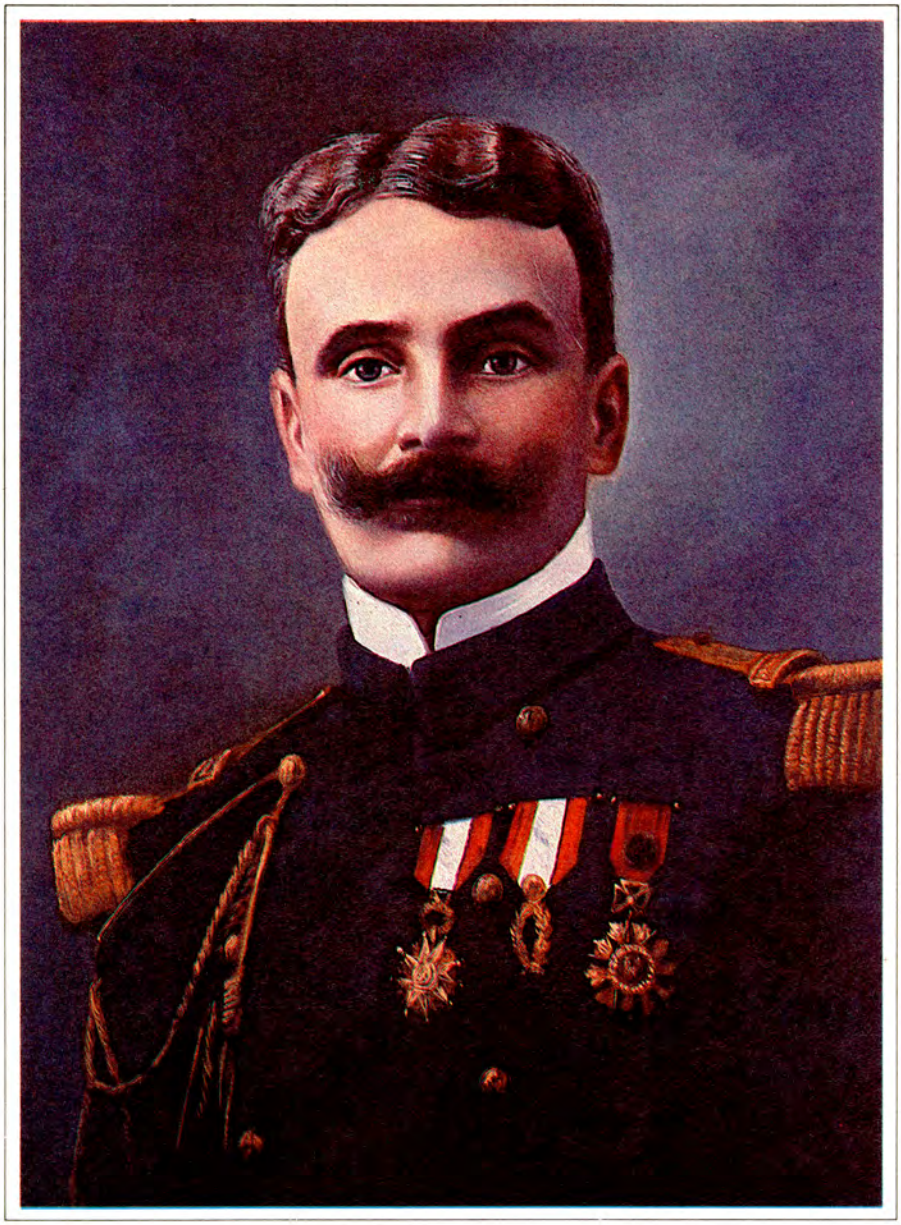
El decreto de 24 de mayo de 1904 dispuso algunas modificaciones en el plan de estudios y en el régimen de permanencia de los cadetes a bordo. En la *Memoria* correspondiente al año 1905, el director Toribio Raygada puntualizó algunos aspectos de su desarrollo institucional[38]. Empezó por señalar la gran desventaja de contar "con una enseñanza tan vasta y con unas especialidades desarrolladas en poco tiempo". En consecuencia, sugería aumentar un año de estudios y separar algunas materias "que deberían formar parte de los cursos que se proyecten en una academia para Oficiales". Durante este año cursaron estudios 51 alumnos, cuyo orden de mérito en el examen final fue el siguiente:

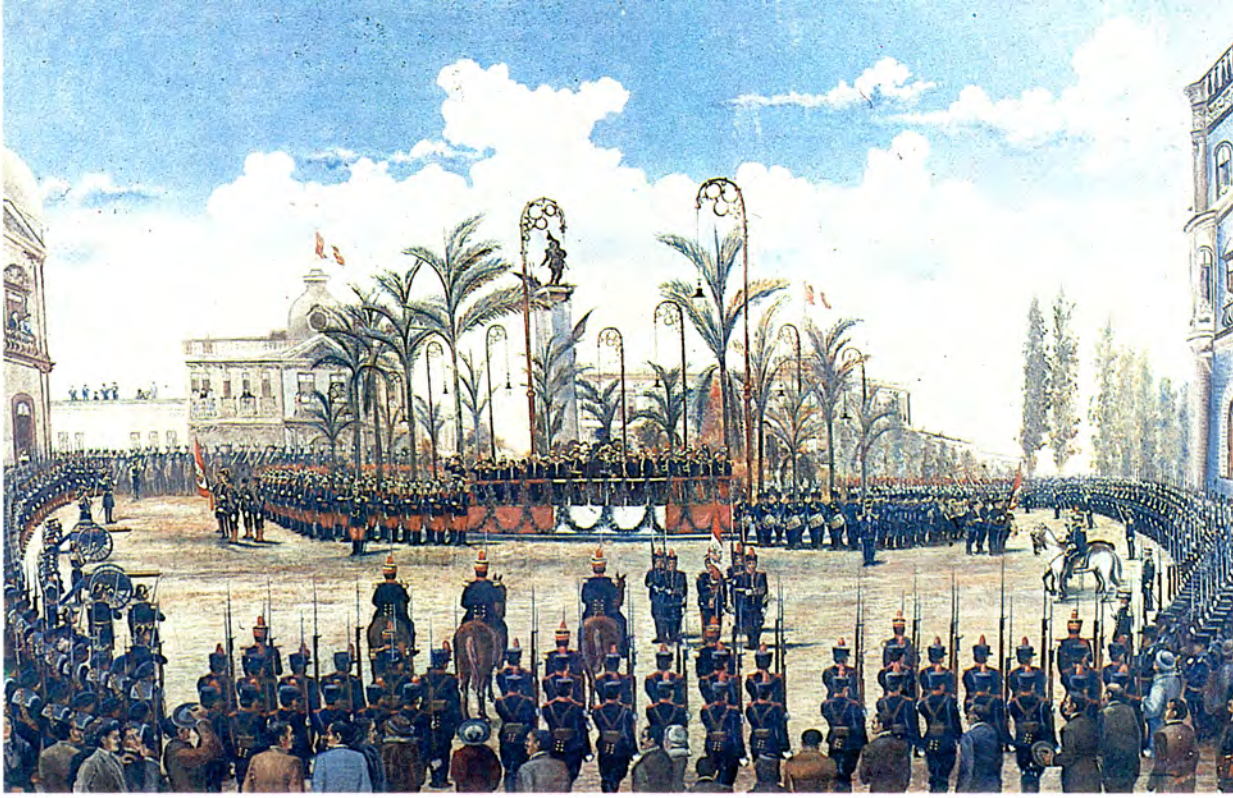
Cuarto año	:	Arturo Zavala
Tercer año	:	Federico Díaz
Segundo año	:	Daniel Caballero y Lastres
Primer año	:	Manuel Jiménez

En este año, se reformó nuevamente el Reglamento Orgánico y se formuló el del interior en base al Reglamento entonces vigente en la Escuela Naval de Argentina. Las asignaturas impartidas fueron: Geometría del espacio, Historia naval, Astronomía náutica, Navegación, Composición castellana, Análisis, Legislación, Trigonometría, Teoría del buque, Cálculos prácticos, Inglés, Francés, Máquinas, Hidrografía, Derecho usual, Estrategia, Construcción naval, etc. La disciplina fue observada con todo rigor "no habiéndose convocado el Consejo disciplinario más que una ocasión". El buque–escuela recibió mejoras externas, constituyéndose así en un "local modestamente apropiado para su destino". Se estableció a bordo un hospital con capacidad para cuatro enfermos.

El 25 de mayo de ese año 1904, se firmó el contrato entre el gobierno peruano y el capitán de fragata Paul de Marguerye, para hacerse cargo de la dirección de la Escuela; llegó al Perú a mediados de ese año. Este nombramiento fue comentado por el director Raygada en los términos siguientes: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene más anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la Dirección de este plantel a un distinguido e inteligente Oficial de la ilustrada marina francesa, mis más ardientes y sinceros votos son porque bajo la nueva Dirección se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución. Los que llegamos al ocaso de la existencia habiéndola consagrado toda entera al servicio de la Patria, no tenemos más aspiración que verla resurgir poderosa y fuerte, y por eso todo esfuerzo encaminado

PAUL DE MARGUERYE.
Como director de la Escuela Naval e integrante de la Misión Naval Francesa, su actuación fue sobresaliente.





Inauguración del monumento en Lima al coronel Francisco Bolognesi.

a ello, es nuestra mayor satisfacción; porque vemos que la magna obra de la reconstrucción nacional por nosotros ambicionada va trocándose en halagüeña realidad"[39].

Con este oficial francés, se inició una verdadera reorganización de la Escuela, abarcando diferentes aspectos de su funcionamiento: Plan de estudios, personal docente, sede institucional, estudiantado, matrícula e ingreso, proyección a la comunidad, reglamento interno, etc.[40]. Por resolución de 5 de febrero de 1906, se aprobó el proyecto de reforma del Reglamento Orgánico de la Escuela presentado por Marguerye y donde se contemplaba la reorganización mencionada. Aquí el texto de tan importante documento:

"Lima, 5 de Febrero de 1906

Visto el proyecto de reforma del Reglamento orgánico de la Escuela Naval, formulado por el Director de dicho establecimiento, Capitán de Fragata don Pablo de Marguerye, y el informe emitido por el Consejo Superior de Marina;

Se resuelve:

1º Apruébase dicho proyecto, y en consecuencia modíficanse los artículos 78, 82 al 97, 99, 108, 110, 128, 137 y 138 del Reglamento Orgánico de la Escuela Naval en la forma siguiente:

Art. 78º El año escolar principiará el 1º de marzo y terminará el 31 de diciembre, y se compondrá de tres términos o trimestres: el primer término del 1º de marzo al 1º de junio, el segundo del 1º de junio al 1º de setiembre y el tercero del 1º de setiembre al 1º de diciembre. El mes de diciembre se empleará en la preparación del exámen de fin de año, que versará sobre todas las materias enseñadas en el año.

Art. 82º Nadie puede ser admitido en la Escuela Naval, sino por medio de un concurso.

Art. 83º El concurso tendrá lugar en el Callao y será presidido por el Director de la Escuela Naval.

Art. 84º El número de alumnos que deba admitirse será fijado cada año, por el Ministerio del ramo.

Art. 85º Los candidatos al concurso deben presentar su solicitud en la Dirección de Marina antes del 20 de febrero.

Art. 86º Todo candidato al inscribirse, debe comprobar:

1º Que es peruano;

2º Que tiene más de 14 años y menos de 17, al 1º de Abril del año en curso.

Los documentos que deben presentar para la inscripción son:

1º Fé de nacimiento del candidato;
2º Una declaración escrita que indique sobre cual de las dos lenguas, inglés o francés, desea ser interrogado el candidato, en las pruebas de lenguas vivas;
3º Indicar la dirección á la cual se debe enviar el nombramiento, en caso de admisión;
4º Los diplomas obtenidos por el candidato, así como los certificados entregados por los establecimientos en que ha hecho sus estudios;
5º Una declaración por escrito en la que, los padres ó tutores se comprometan á pagar por trimestres adelantados las pensiones además del vestuario y útiles necesarios para el estudio.

Art. 87º Antes del concurso los candidatos serán sometidos á un examen médico.

Este examen se pasará ante una comisión compuesta del Sub-Director de la Escuela Naval, que la presidirá, y dos médicos de la Sección de Sanidad Militar y Naval.

Art. 88º No serán admitidos sino los candidatos que se reconozcan aptos para el servicio en la mar y que posean buena vista.

La comisión deberá ante todo asegurarse de la buena constitución del candidato.

La prueba optométrica consistirá en la lectura á un metro, con un sólo ojo y á dos metros con los dos ojos, de letras mayúsculas número 15, negras sobre fondo blanco de la escala tipográfica de Snellen.

La prueba de daltonismo, será hecha con anillos de lana coloreados y con la distinción de faroles verdes, rojos y blancos.

Esta prueba tendrá lugar la víspera ó antevíspera de las composiciones escritas, en el lugar y hora designados por avisos en los periódicos.

Art. 89º Las composiciones escritas tendrán lugar en el Callao en el salón de la Capitanía del puerto, fijándose la fecha anticipada y bajo la vigilancia de un Oficial de Marina, puesto á disposición de la comisión de exámenes.

Art. 90º Las pruebas escritas consisten:
1º Un dictado (se dejan cinco minutos para la corrección);
2º Una composición sobre un tema de Historia del Perú, Griega, Romana, Antigua ó Edad Media (1 hora 30 minutos);
3º Una composición de Matemáticas, referente á la Aritmética y Algebra, conforme al programa oficial de instrucción primaria y dos de media (2 horas);
4º Un tema Inglés ó Francés con diccionario (1 hora);

5º Dibujo (1 hora);

El tema de las composiciones será dictado á los candidatos al empezar cada sesión.

Art. 91º Los candidatos deberán tener papel blanco, una regla y lo necesario para escribir, salvo para el tema de inglés ó francés.

Art. 92º Todo fraude de parte de un candidato arrastra su exclusión del concurso.

Art. 93º La nota dada en cada prueba será comprendida entre 0 y 20, y los coeficientes atribuídos, los siguientes:

Dictado	2
Composición Histórica	3
Composición Matemática	10
Inglés ó Francés	2
Dibujo	1
Total	18

El máximum de puntos que puede obtener el candidato será 18 x 20 = 360. Sólo los que reunan por lo menos 180 puntos, podrán tomar parte en los exámenes orales, salvo una decisión especial que limite el número de puntos á obtener:

Art. 94º Las pruebas orales versarán sobre las siguientes materias:

1º Gramática Castellana;

2º Historia del Perú, Historia Griega y Antigua, Historia Romana, Historia de la Edad Media, Geografía del Perú, de Asia, Europa y Africa;

3º Aritmética y Algebra;

4º Ciencias Naturales (Zoología);

5º Inglés ó Francés.

Art. 95º La nota dada será de 0 á 20 por cada interrogación del examinador designado, y los coeficientes atribuidos á cada uno serán los siguientes:

Gramática Castellana	4
Historia y Geografía	6
Aritmética y Algebra	12
Ciencias Naturales	5
Inglés ó Francés	5
Total	32

El máximo de puntos será de 32 x 20 = 640. La clasificación definitiva se hará agregando los productos obtenidos en las pruebas escritas á los de los exámenes orales; el máximo de los puntos que podrá

obtener un candidato será 360 x 640 = 1000.

Art. 96º El Presidente podrá interrogar de nuevo á un candidato en caso de examen insuficiente en una materia, si lo juzga conveniente.

Art. 97º Las interrogaciones versarán únicamente sobre los programas de instrucción primaria de los dos grados y de los dos primeros años de instrucción media.

Art. 99º Los alumnos que cursan los tres primeros años de estudios, formarán la segunda clase; los que cursen el último año de estudios, recibirán el título de aspirantes de Marina y formarán la primera clase.

Art. 108º Las materias que se enseñarán en la Escuela Naval, serán las siguientes:
Aritmética (revisión rápida),Algebra, Geometría, Trigonometría, Geometría Descriptiva, Análisis, Mecánica, Física, Química, Historia General, Historia Naval, Geografía Marítima y Comercial, Inglés, Francés, Constitución y Leyes orgánicas del Perú, Dibujo, Astronomía, Navegación, Cálculos náuticos, Hidrografía, Artillería, Torpedos, Maniobra, Máquinas, Construcción Naval, Timonelería y nociones de táctica, Eléctricidad aplicada á la marina, Legislación naval, Estudio de las costas de Sudamérica, (Océano Pacífico), Meteorología náutica.

Art. 110º Los cursos de estudio comprenderán cuatro años en la forma siguiente:

Primer año

Primer trimestre

Aritmética y Algebra, Geometría plana, Física (gravedad), Historia general, Inglés y Francés, Dibujo.

Segundo trimestre

Algebra, Geometría del espacio, Física (calor), Historia General, Inglés y Francés, Dibujo.

Tercer trimestre

Trigonometría, Geometría Descriptiva, Física, (acústica), Historia General, Inglés y Francés, Dibujo.

Segundo año

Primer trimestre

Análisis, Astronomía, Máquinas, Física, Construcción Naval, Arti-

llería, Maniobra, Historia Naval, Inglés y Francés, Dibujo.

Segundo trimestre

Análisis, Astronomía y Navegación, Máquinas, Química, Construcción Naval, Artillería, Maniobra, Historia Naval, Inglés y Francés, Dibujo.

Tercer trimestre

Análisis, Navegación, Máquinas, Química, Construcción Naval, Artillería, Maniobra, Historia Naval, Inglés y Francés, Dibujo.

Tercer año

Primer trimestre

Mecánica, Astronomía, Máquinas, Eléctricidad, Artillería, Maniobras y Timonelería, Construcción Naval, Inglés y Francés, Dibujo.

Segundo trimestre.

Mecánica, Astronomía y Navegación, Máquinas, Eléctricidad, Artillería, Maniobra y Timonelería, Construcción Naval, Inglés y Francés, Dibujo.

Tercer trimestre

Mecánica, Navegación, Máquinas, Electricidad, Artillería, Maniobra y Timonelería, Construcción Naval, Inglés y Francés, Dibujo.

Cuarto año

Primer trimestre

Hidrografía, Eléctricidad aplicada á la Marina, Artillería, Torpedos, Máquinas, Maniobra, Geografía Marítima y Comercial, Inglés y Francés, Legislación Naval, Dibujo.

Segundo trimestre

Cálculos naúticos, Máquinas, Electricidad aplicada á la Marina, Metereología náutica, Torpedos, Artillería, Constitución y leyes del Perú, Estudios de las costas de América, Inglés y Francés, Legislación Naval, Dibujo.

A. RELACION DE DIRECTORES

Capitán de Navío	Gregorio Casanova
" "	Arístides S. Aljovín
" "	Manuel M. Carvajal
Coronel	José R. de la Puente
Capitán de Fragata	Juan M. Ontaneda
Contralmirante	Manuel A. Villavisencio
Capitán de Fragata	Pedro Gárezon
Capitán de Navío	Toribio Raygada
Capitán de Fragata	Paul de Marguerye (de la Misión Naval Francesa)

B. RELACION DE PROFESORES

Alcócer, Pedro
Aljovín, Miguel C.
Almenara, Francisco
Balta, José
Barandiarán, Carlos T.
Barrera, Santiago M.
Belaúnde, Víctor A.
Benites, Juan D.
Cabada, Teodosio
Caballero, Francisco
Carreño, Alejandro
Carvajal, Manuel M.
Casanova, Gregorio
Castañón, Néstor
Cazenueve, Felipe
Criado y Tejada, Víctor
Chávez, Luis
Deustua, Alejandro
Eléspuru, Juan N.
Fuente, Federico de la
Gordillo, Manuel E.
Guerrero, Santiago
Guzmán y Valle, Enrique
Haza, Benjamín de la
Hidalgo, Eduardo
López de Castilla, Jacobo
Llona, Numa P.
Marticorena, Francisco
Morales, Froilán P.
Ontaneda, Juan M.
Paz Soldán, Luis F.
Porras, Salomé
Ramírez, José J.
Remy, Federico
Reyes, Lizardo
Rivera, Daniel S.
Rivera y Piérola, Pedro
Rodríguez, Pedro
Rossi, Eugenio M. de
San Cristóval, Evaristo
Santillana, Gervasio
Solf y Muro, Alfredo
Stark, Robert
Thorne, Rollin
Torre, Elías la
Venturo, Pedro C.
Villa, Julio C.
Villarreal, Federico
Winstanley, Guillermo
Zavala, Rodolfo

Tercer trimestre

Cálculos náuticos, Máquinas, Electricidad aplicada á la Marina, Torpedos, Artillería, Metereología náutica, Constitución y leyes del Perú, Inglés y Francés, Legislación Naval, Dibujo.

Art. 128º Los exámenes del fin de año, tendrán lugar en el mes de Diciembre. El título de aspirante de Marina se obtendrá después del tercer año de estudios, y el de Guardia Marina al concluir el cuarto año que saldrán de la Escuela.

Art. 137º La escala de notas para calificar el grado de suficiencia de los alumnos en los exámenes, repeticiones ó ejercicios, se graduará del 20 al 0. La nota 20 indica sobresaliente: 0 nulo, y los números intermedios representan tanto como sea posible, valores absolutos.

Art. 138º La nota promediada 10 representará el mínimum de suficiencia. Los alumnos cuyo promedio final para el término ó año en cualquier curso, sea inferior á este número, serán considerados como deficientes.

2º Quedan suprimidos los artículos 129 á 131 inclusive del mismo reglamento de 27 de marzo de 1901.

3º Las modificaciones á que se refiere esta resolución, comenzarán á regir desde la fecha, quedando por consiguiente sin efecto todas las disposiciones que se opongan á las presentes.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.
Rúbrica de S.E.

MUÑIZ"[41].

Finalmente, cabe señalar que al concluir el primer semestre de este año 1906, ocurrieron graves desórdenes estudiantiles en el seno de la Escuela, provocando severas sanciones por parte del Consejo de Disciplina que iban desde la reclusión durante el resto del año académico, hasta la pérdida del mismo[42].

LAS PRACTICAS DE LOS GUARDIAMARINAS EN LAS ESCUADRAS EXTRANJERAS Y BUQUES MERCANTES

En las postrimerías del siglo XIX y en los primeros lustros del presente siglo, fue una costumbre muy arraigada entre nosotros, impulsada sin duda por la falta de naves propias e idóneas, enviar a los guardiamarinas recién egresados de la Escuela Naval a practicar en diversas escuadras extranjeras, tanto de este continente como del

viejo mundo[43]. De esta manera, se buscaba complementar la formación teórica con la práctica en la propia nave y, mejor todavía, "en naves que disponían de los últimos adelantos de la ciencia náutica"[44]. Apoyados precisamente por las autoridades navales, numerosos guardiamarinas se embarcaron en buques de países amigos como Argentina, Estados Unidos, España, Francia e Italia, haciendo largas navegaciones a Hong Kong y a las costas de Norteamérica e Inglaterra[45]. Algunas muestras de estas permisiones de embarque, las ofrecemos a continuación a manera de ejemplo.

Por decreto de 1º de mayo de 1884, el gobierno peruano concedió el permiso solicitado por el guardiamarina Ruperto E. Alzamora para navegar a bordo de la fragata *Cosmos*, concediéndosele el haber mensual de 20 soles correspondiente a su clase. Se dispuso también, que se le pasase Revista como en comisión en la capitanía del Callao. A su regreso al país, de donde no podía estar ausente por más de dos años, el guardiamarina Alzamora "se presentaría al Gobierno para comprobar con un examen los conocimientos adquiridos"[46].

En oficio del 5 de noviembre de 1886, el contralmirante Antonio de la Haza se dirigió al Ministro de Guerra y Marina informándole del arreglo formal para que en el futuro, pudiesen hacer viajes de instrucción en los vapores de la Compañía de Navegación Italiana los guardiamarinas y oficiales de nuestra armada. Días antes (24 de octubre) se había dirigido al Director de Marina, en oficio que se conserva en el Archivo Histórico de Marina, dándole a conocer las gestiones personales ante el Ministro de Italia, Elio de Gubernatis, para concretar el permiso solicitado. Aquí el testimonio: " Conociendo lo conveniente que será para nuestros jóvenes marinos practicar los conocimientos científicos que han adquirido en la Escuela Naval, antes de la desastrosa guerra que hizo desaparecer nuestra Escuadra, he perseguido hace más de un año la oportunidad de que se embarcasen en los magníficos vapores italianos que hacen viajes con regularidad desde Europa a nuestras costas, y al contrario. Al Señor Ministro de Italia, que tantas simpatías tiene por el Perú, y que me honra con su amistad, dirigí en meses pasados una carta suplicándole interpusiese sus buenos oficios con el Directorio de la Compañía de Navegación Italiana, a fin de conseguir permiso para que algunos Oficiales y Guardiamarinas se embarcasen en dichos buques prestando sus servicios como tales Oficiales, y tengo la satisfacción de anunciar a US. que esto se ha conseguido, lo que me comunica el referido Sr. Ministro de Italia en los términos siguientes: "Señor Almirante.– Comunicado su deseo de embarcar sobre los Vapores Italianos del Pacífico algunos oficiales

de la Marina Peruana, el Director General de la Sociedad me contesta que se considera muy feliz de poder prestar algún servicio a esta importante República, y me encarga hacer con el gobierno del Excelentísimo General Cáceres un arreglo satisfactorio para ambos. Sírvase US, pues, a quien pertenece entera la noble iniciativa, conversar con su Excelencia el Presidente sobre el asunto, e indicarme enseguida cómo y cuándo podremos tratar de ello de una manera definitiva. Tratándose de cosa útil a la ilustre Marina del Perú, no dudará un momento de que yo pondré todo mi empeño en realizar el deseo de que US. se hizo iniciador".

Toca, pues, ahora a S.E. el Presidente y al Sr. Ministro del Ramo ejercer su magnificencia y hacer en favor de los jóvenes marinos todo aquello que estuviese en las facultades del Gobierno, y no dudo que se les tenderá una mano protectora, con lo cual más tarde podrán prestar importantes servicios a la patria. El Señor De Gubernatis ha conferenciado ya sobre este asunto con el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, manifestándole el vivo interés que le anima en favor del proyecto a que se refiere la presente".

Se autorizó al contralmirante oficiante para que del modo más conveniente "arreglase las bases para la admisión de los jóvenes marinos en los buques italianos".

Al poco tiempo de restablecida la Escuela Naval, se dispuso (Resolución de 5 de diciembre de 1888) que los alumnos que hubiesen logrado el nombramiento de guardiamarina, se embarcaran cinco de los más aprovechados en los buques de la marina de guerra extranjera, a fin de que ellos "adquiriesen durante dos años los conocimientos prácticos de su profesión". El texto dice así:

"Siendo necesario que los Oficiales de la Marina Nacional tengan conocimientos prácticos en los diferentes ramos de la profesión, que son indispensables para que puedan desempeñar debidamente las comisiones de su clase en el servicio de abordo, y prestar a la Patria útiles y provechosos servicios; careciendo el Estado, por ahora, de las naves de guerra en que puedan adquirir esta práctica; y teniendo en consideración que la Escuela Naval, recientemente establecida, no podrá durante algún tiempo proporcionar alumnos que hayan terminado sus estudios profesionales;

Se dispone:

1º De los alumnos que terminen sus estudios en la Escuela Naval y que hayan obtenido nombramiento de Guardiamarina, se destinarán 5 de los que más distinguen por su aplicación y buena conducta, para



Guardiamarinas peruanos enviados a la Armada Española
en 1904 para perfeccionar sus conocimientos.
Aparecen: Aurelio L. de la Guerra, Manuel I. Vegas,
Carlos Fajardo, Isaías Bermúdez, Tomás M. Pizarro,
Alejandro Vinces y Gustavo O. Frías.

que se embarquen en los buques de la marina de guerra extranjera; á fin de que en ellos adquieran durante dos años los conocimientos indicados.

2º Mientras la Escuela Naval proporcione alumnos que reúnan las condiciones que establece el artículo que antecede, se destinarán con el objeto indicado, cinco oficiales de la armada, los cuales gozarán del sueldo y gratificación de embarcados que por su clase les corresponde.

Regístrese, comuníquese y archívese.
Rúbrica de S.E.

MUJICA".

Según ya se dijo en páginas anteriores, en los primeros días de marzo de 1889, se nombró una comisión presidida por el capitán de navío Toribio Raygada e integrada por los de su misma clase, Gregorio Casanova y Antonio C. de la Guerra, con el próposito de buscar en la bahía un buque adecuado para que los alumnos de la Escuela verificaran un corto viaje al concluir los exámenes. Los resultados fueron negativos.

Cuatro años después, por Resolución Suprema de 6 de marzo, se concedió licencia por un año para navegar en la marina mercante a los guardiamarinas Pedro A. Buenaño, Numa P. León y Enrique Dancuart; y por las del 8 y 9 del mismo mes, se hizo igual concesión a los hermanos Ernesto y Carlos Caballero y Lastres, respectivamente. Se dispuso que a los cinco se les abonase un año de sueldos adelantados, gratificación, ración de armada y que fueran considerados en las Revistas de sus respectivas embarcaciones. Los dos primeros guardiamarinas zarparon para China el 11 de marzo en la barca *Japan;* mientras que Dancuart lo había hecho al mismo sitio tres días antes en la barca inglesa *Omega.* Los hermanos Caballero y Lastres lo hicieron hacia Talcahuano e Inglaterra el 15 de mayo en la barca inglesa *Silverthown*[47].

En oficio de 4 de agosto de 1897, nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Enrique de la Riva Agüero, se dirigió a su colega de Guerra y Marina para manifestarle "que no habiéndose celebrado arreglo alguno, a pesar de las gestiones de la Cancillería, para la admisión de los oficiales de marina peruanos en buques de guerra extranjeros, no era posible, por el momento, que adquiriesen en ellos la práctica marinera y militar los cinco alumnos que habían concluido sus estudios en la Escuela Naval".

En su *Mensaje* de 1899, el Presidente Piérola informaba de la inten-

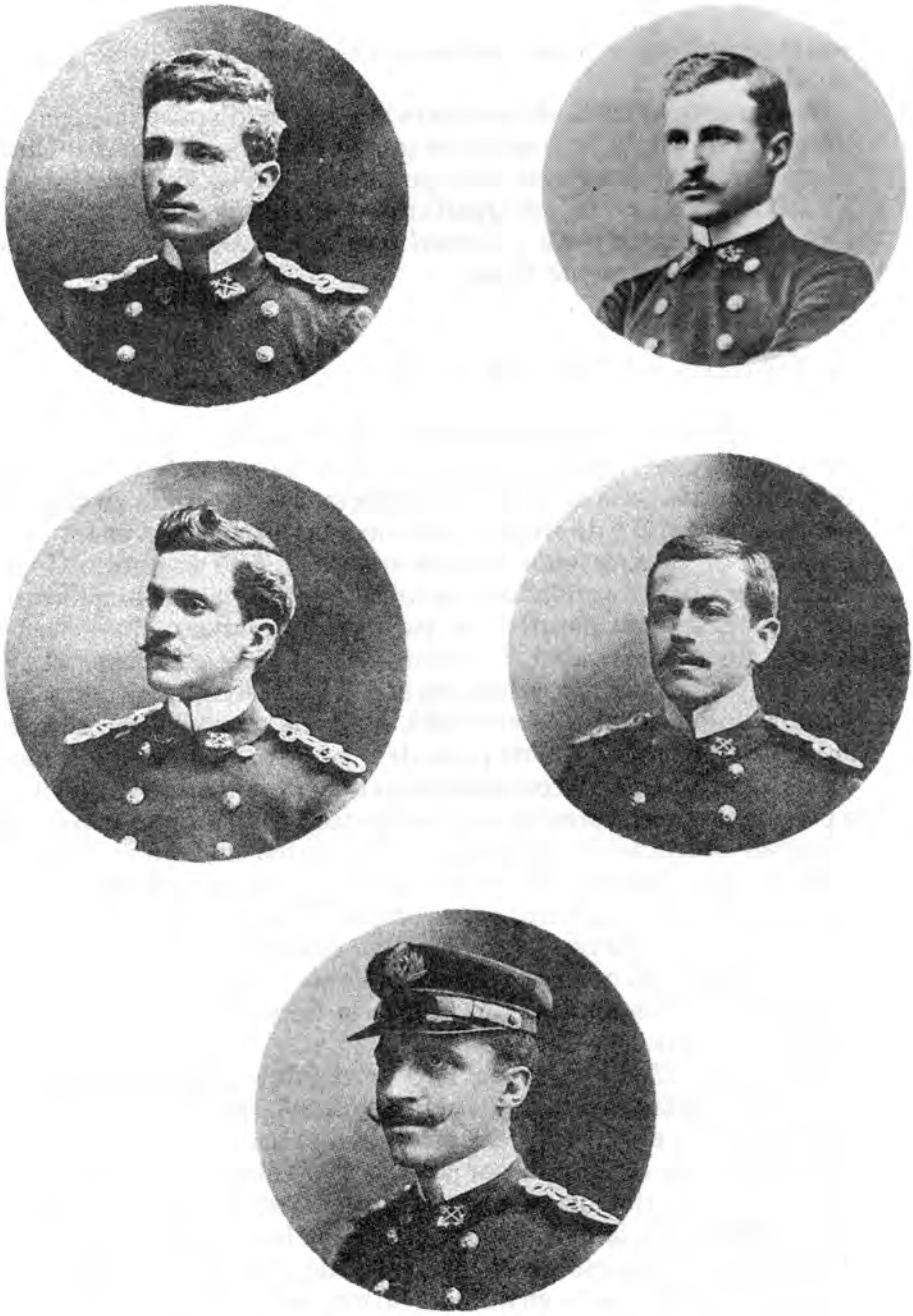
ción del gobierno de España de ampliar su anterior concesión (admisión de alumnos peruanos en sus academias navales) con la aceptación de hacer la práctica en las naves de su escuadra.

En 1901, el gobierno peruano consiguió que los cinco guardiamarinas que habían egresado ese año se embarcasen al año siguiente, sin gasto alguno para el Estado, en la fragata–escuela *Presidente Sarmiento*, de Argentina, que cumplía un viaje de instrucción alrededor del mundo. Los guardiamarinas embarcados eran: Julio V. Goicochea, José R. Gálvez, Juan Althaus, Ernesto Salaverry y Manuel A. Clavero. En sus *Memorias* de 1903 y 1904, los Ministros de Guerra y Marina dieron cuenta que dichos guardiamarinas, concluida la travesía de instrucción, se hallaban en Argentina embarcados en diferentes buques de guerra. Al respecto *El Comercio* en su edición del 1º de mayo de 1904 comentaba: "De regreso a Buenos Aires, nuestros guardiamarinas fueron distribuidos en los cruceros argentinos *Buenos Aires, 25 de Mayo,* y *9 de Julio,* donde prestan excelentes servicios. Se sabe, igualmente, que el Ministro marino argentino, Comodoro Betbeder, está tan complacido de los cinco marinos peruanos, que ha llegado hasta declarar que los peruanos son, hoy por hoy, los mejores guardiamarinas con que cuenta la escuadra argentina".

También se logró que el gobierno de Estados Unidos aceptase en sus buques a varios guardiamarinas con el propósito de recibir la instrucción práctica. El 2 de mayo de 1903 zarparon para Nueva York, los seis guardiamarinas que habían obtenido los mejores calificativos en sus exámenes: Enrique Granthon, Juan Salaverry, César Bravo, Luis Aubry, José Paredes y Carlos Jimeno. Tres de ellos fueron destinados al acorazado *Illinois* y los tres restantes al *Alabama*.

Por Resolución Suprema de 30 de abril de 1904, el gobierno autorizó a siete guardiamarinas embarcarse en el buque–escuela *Nautilus* de la Real Armada Española, con la finalidad de adquirir la práctica naval y militar. Por Resolución Legislativa de 28 de diciembre del año siguiente, se consignó en el Presupuesto General de la República "la suma necesaria para el sostenimiento de los guardiamarinas en España".

En su *Memoria* de 1905, el Ministro Pedro Muñiz comunicaba que los guardiamarinas peruanos habían concluido su práctica en los acorazados norteamericanos *Iowa, Kerseage, Missouri, Illinois, Massachussets,* y *Alabama* y que estaban listos para ingresar a la Escuela Especial que dicho gobierno poseía en New Port (Road Island) para la enseñanza de torpedos y minas submarinas. En agosto de ese año, el número de guardiamarinas se incrementó con el viaje de los



Guardiamarinas peruanos enviados a la
Armada Argentina en 1904. Figuran:
Ernesto Salaverry, Juan Althaus, Manuel A. Clavero,
José R. Gálvez y Julio Goicochea.

recién egresados Héctor Mercado, Leonidas de la Torre y Carlos Rotalde.

Finalmente, en 1906, el mencionado Ministro dispuso que cuatro de los guardiamarinas más antiguos que se hallaban en Estados Unidos se trasladasen a Inglaterra para ponerse a disposición del contralmirante Melitón Carvajal, encargado de supervisar la construcción de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* (véase el capítulo II del volumen 1 del presente tomo).

LA ESCUELA NAUTICA DE PAITA

Correspondió también al Ministro Elías Mujica y a la administración del general Andrés A. Cáceres, llevar a cabo el restablecimiento en el puerto de Paita de la antigua Escuela Náutica, única en su género en nuestro medio y de amplia y reconocida significación en los primeros años de nuestra vida republicana[48]. En el Presupuesto General de la República, formulado en octubre de 1888 para el bienio correspondiente, se consideraron las partidas necesarias para el sostenimiento de dicha entidad, "cuya instalación debe efectuarse el 1º de enero próximo". Su reapertura, de acuerdo al Decreto Supremo de 13 de noviembre del mismo año 1888, obedecía, por un lado, a la necesidad de reemplazar a cierta parte de la gente de mar que se empleaba en las naves de guerra, con individuos expertos en pilotaje; por el otro, a proporcionar mayores conocimientos técnicos a los que, con simples nociones prácticas, se inclinaban a la marina mercante. El decreto mencionado señalaba para el servicio de la Escuela un director, que sería el capitán de puerto, y dos oficiales profesores que serían a la vez ayudantes de la capitanía, "los cuales deberán percibir respectivamente los haberes que para dicha Capitanía y para ese establecimiento, señala el Presupuesto General de la República para el próximo bienio económico"[49].

Con fecha 23 de enero de 1889 se nombró capitán de puerto y director de la Escuela al capitán de fragata Manuel Ignacio Espinosa. Poco después, el 12 de agosto, se aprobó el proyecto de Reglamento para la Escuela elaborado por su director y modificado por la Junta Superior de Marina. Entre otras disposiciones, el documento señalaba las siguientes: la Escuela dependería de la Comandancia General de Marina (que en ese momento no existía); los alumnos tendrían la condición de externos y en número no mayor de 40; la enseñanza sería gratuita y dividida en tres secciones: la primera para capitanes de

travesía y primeros pilotos (duración: 4 años); la segunda para capitanes de cabotaje y segundos pilotos (duración: 3 años) y la tercera para pilotos prácticos y patrones de embarcaciones menores (duración: 2 años). Las clases principiarían el 1º de marzo y culminarían el 24 de diciembre de cada año. Aquí el texto del decreto supremo:

"ANDRES A. CACERES

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

En conformidad con el decreto expedido el 13 de Noviembre último, para el restablecimiento de la Escuela Náutica de Paita, he venido en decretar el siguiente reglamento para la organización, plan de estudios y régimen de dicha institución.

Decreto:

Art. 1º La Escuela Náutica de Paita tiene por objeto la instrucción teórica de los jóvenes que quieran dedicarse al servicio de la Marina Mercante Nacional en las distintas clases de Capitanes de travesía y de cabotaje, primeros y segundos pilotos y patrones de embarcaciones menores.

Art. 2º La Escuela Náutica de Paita dependerá de la Comandancia General de Marina, con arreglo á lo prescrito en el artículo 5º título preliminar del tomo 1º del Código Naval y tendrá como Director al Jefe de la Armada que desempeñe las funciones de Capitán de dicho puerto, quien además de los deberes peculiares á este cargo, ejercerá el gobierno inmediato de la Escuela en todos sus ramos.

Art. 3º El Director de la Escuela Náutica será su principal personero, y en sus labores escolares será debidamente secundado por dos profesores que lo serán: el Oficial de Marina que el Gobierno nombrará con este carácter, y el Oficial Ayudante de la Capitanía del puerto; debiendo todos disfrutar de la renta que respectivamente señale el Presupuesto General de la República para estos empleos.

Art. 4º La enseñanza será gratuita; los alumnos serán externos y su número no pasará de cuarenta.

Art. 5º Para ser admitido como alumno se requiere: 1º Ser de edad de trece años cuando menos; 2º Estar dotado de una complexión robusta; 3º Ser de arreglada conducta; y 4º Haber concluido cuando menos la instrucción primaria de tercer grado, los que ingresen á las dos primeras secciones, y la de primer grado, los de la tercera sección.

Art. 6º Estas condiciones se comprobarán con certificados que inspi-

ren crédito y que se acompañarán á la solicitud que dirijan los padres ó tutores al Director de la Escuela, quien procederá á la inscripción del candidato en la matrícula de los alumnos, si esas condiciones fuesen cumplidas.

Art. 7º Los alumnos matriculados se clasificarán en las tres secciones en que queda dividida la enseñanza en la Escuela: 1º Para Capitanes de travesía y primeros pilotos; 2º Para Capitanes de cabotaje y segundos pilotos; y 3º Para pilotos prácticos y patrones de embarcaciones menores; debiendo expresarse terminantemente en la solicitud, en cual de ellas se pretende la inscripción del alumno.

Art. 8º El plan de estudios de la primera sección se dividirá en cuatro años, en la forma siguiente:

Primer año– Aritmética comercial demostrada, comprendiendo los sexagesimales y un curso completo del sistema métrico; Geografía General, Geografía del Perú y conocimiento detallado de su costa.

Segundo año– Algebra, Geometría Elemental, Mecánica y Máquinas de uso a bordo y Reglamento de Navegación.

Tercer año– Trigonometría (Rectilínea y Esférica), Geometría práctica, Nociones de Hidrografía, Nociones de Física aplicables á la navegación; conocimiento de las máquinas de vapor y de las leyes y reglamentos que tengan relación con la marina mercante.

Cuarto año– Cosmografía, Pilotaje, Maniobra, Nociones de Constitución Naval y conocimiento de las prácticas comerciales y aduaneras.

Art. 9º El plan de estudios de la segunda sección se dividirá en tres años, en la forma siguiente:

Primer año– Aritmética comercial demostrada, con sexagesimales, sistema métrico, proporciones, progresiones y logaritmos, Geografía General, Geografía del Perú, conocimientos detallados de la costa y principios más importantes del Algebra Elemental.

Segundo año– Nociones de Geometría y Trigonometría, Geometría práctica y Nociones de Hidrografía, Nociones de Mecánica con sus aplicaciones á la Marina y conocimientos de máquinas de uso a bordo, Nociones Elementales de Física y Reglamento de navegación.

Tercer año– Cosmografía, Pilotaje y conocimiento de las leyes, reglamentos y prácticas comerciales y aduaneras que tengan relación con la marina mercante.

Art. 10º El plan de estudios de la tercera sección se dividirá en dos años, como sigue:

Primer año– Aritmética práctica, con sexagesimales y sistema métrico, Nociones de Geografía General, Geografía del Perú y conocimientos de la costa.

Segundo año– Navegación por estima, uso del almanaque y tablas, latitud por altura meridiana del sol, reglas para la navegación de noche, obligaciones que el Reglamento de Capitanías impone á los segundos pilotos y patrones de embarcaciones menores.

Art. 11º El Director hará la distribución de los cursos en cada año y formará los programas con la extensión conveniente á cada sección, los cuales se elevarán á la Comandancia General de Marina para su aprobación.

Art. 12º Las tareas escolares principiarán el 1º de marzo y terminarán el 24 de diciembre de cada año, debiendo en esta fecha terminar los exámenes generales anuales, de cuyo resultado pasará el Director de la Escuela, á la Comandancia General de Marina, la Memoria respectiva, en la que deberá manifestar la marcha del establecimiento y cuanto convenga á su progreso.

Art. 13º Los alumnos que hayan concluido sus estudios, obtendrán del Director de la Escuela, los certificados respectivos extractados del libro de actas de examen.

Art. 14º Los certificados de que habla el artículo que antecede, servirán sólo para comprobar la suficiencia; pero los que los obtengan estarán obligados á llenar los demás requisitos de tiempo de navegación y conocimientos prácticos que exije el "Reglamento de Capitanías" para obtener los diferentes títulos de Oficiales de la Marina Mercante Nacional, en cada clase.

Art. 15º Los títulos de las diversas clases de la Marina Nacional Mercante, serán expedidos por la Comandancia General de Marina, ó por la autoridad que desempeñe sus funciones en este caso.

Art. 16º La Dirección de la Escuela llevará un Libro Matriz de los alumnos matriculados, otro de actas de exámenes, otro copiador de los certificados que expida y cuantos sean necesarios para el régimen y disciplina del establecimiento.

Art. 17º El Director presentará á la Comandancia General de Marina, dentro del menor tiempo posible, para su aprobación, el proyecto de reglamento interior que deberá observarse en la Escuela.

Art. 18º La Escuela Náutica deberá funcionar en el edificio conocido en Paita con el nombre de Casa del Estado, cuya reparación y arreglo se hará por el Concejo Provincial establecido en ese puerto; debiendo quedar completamente expedito ese local con los compartimentos necesarios, á fin de que funcionen las clases y puedan tener allí su alojamiento el Director y los profesores, quienes estarán obligados á vivir en él.

Art. 19º Para la policía y servicio mecánico de la Escuela habrá un

portero que será rentado por el indicado Concejo Provincial, mientras se le señale el sueldo correspondiente en el Presupuesto General de la República.

Art. 20º El mismo Concejo Provincial proporcionará á la Escuela Náutica los muebles y útiles necesarios para la enseñanza en ese establecimiento.

Art. 21º Adicional. Mientras no exista la Comandancia General de Marina, la Dirección de la Escuela Náutica de Paita, se comunicará directamente con el Ministerio de Guerra y Marina por conducto de la Dirección del Ramo".

En su edición del 11 de octubre de 1889, el corresponsal de *El Comercio* en Piura informaba sobre el funcionamiento de la Escuela con cierta precisión, no exenta de un claro realismo: "Funciona ya en forma normal la Escuela Náutica en este puerto. Es una Escuela destinada a hacer marinos para un país que no tiene marina de guerra y cuya escasa marina mercante no es recurso para peruanos de nacimiento; pero en fin, es una Escuela. En lo demás, la aludida está bien dotada de personal docente, y en consecuencia bien atendida".

El 12 de agosto de 1893, se hizo cargo de la dirección de la Escuela el capitán de navío José Manuel Marquina, por la grave y prolongada enfermedad que tuvo desgraciadamente como término fatal la muerte de su antecesor.

Durante el año escolar de 1894 se matricularon 40 alumnos, funcionando la Escuela con una asistencia promedio de 25, siendo aprobados 14 en el examen final[50]. El año escolar constó de 180 días útiles. En la primera semana de diciembre, el director de la Escuela, en un oficio muy interesante por la información que encierra, se dirigió al Comandante General del Departamento Marítimo del Callao para informarle que en los días 19 y 20 de dicho mes se llevaría a cabo la "actuación pública para examinar a los alumnos"; asimismo, que el jurado estaría integrado por los siguientes señores:

Subprefecto de la Provincia	:	Julio O. Reyes
Alcalde del Honorable Concejo	:	Ceverino de Rávago
Párroco	:	Pedro S. Alvarado
Coronel de la Guardia Nacional	:	Ricardo Frisancho
Administrador de la Aduana	:	R. del Campo
Doctor	:	Cipriano Salcedo
Doctor	:	Manuel Galup
Guarda Almacén de la Aduana	:	Federico Ramos
Vista de la Aduana	:	Juan Muñoz

Interventor del Cable	:	S.E. France
Interventor del Cable	:	F.P. López
Interventor del Cable	:	Abelardo Agusto
Preceptor	:	Juan de la C. Herrera
Mecánico	:	Guillermo Connor
Capitán de la Marina Mercante	:	Gavino Artadi

El día 26, el mencionado director remitió la siguiente nómina con los resultados del examen público:

Día 19

Geografía General: Primer Año

Manuel I. Vegas	Sobresaliente	:	con 20.00 puntos
Luis A. Flores	Aprobado	:	con 18.00 "
Alfredo Benites	Aprobado	:	con 17.75 "
Humberto Artadi	Aprobado	:	con 17.75 "

Segundo Año

José L. Chunga B.	Sobresaliente	:	con 19.00 puntos
Abraham A. Benites	Aprobado	:	con 18.00 "
Manuel A. Lama	Aprobado	:	con 18.00 "
Juan M. Lazo	Aprobado	:	con 17.25 "
Gustavo Frías	Aprobado	:	con 18.00 "
Armando Agusto	Aprobado	:	con 17.00 "

Aritmética Demostrativa: Primer Año

Abraham Benites	Aprobado	:	con 13.75 puntos
Manuel A. Lama	Aprobado	:	con 12.75 "

Algebra Elemental: Primer Año

Abraham Pimentel	Aprobado	:	con 16.00 puntos

Segundo año

José L. Chunga B.	Sobresaliente	:	con 20.00 puntos

Mecánica Racional

Angel Nolasco	Sobresaliente	:	con 19.00 puntos

Día 20

Aritmética Práctica: Primer Año

Manuel I. Vegas	Sobresaliente	:	con 20.00 puntos
Abraham A. Benites	Sobresaliente	:	con 19.00 "
Luis A. Flores	Sobresaliente	:	con 19.25 "
Humberto Artadi	Aprobado	:	con 17.00 "

Segundo Año

José L. Chunga	Sobresaliente	:	con 19.25 puntos
Gustavo Frías	Muy bueno	:	con 17.00 "
Armando Agusto	Aprobado	:	con 17.00 "
Juan M. Agusto	Aprobado	:	con 17.00 "

Geografía del Perú

José L. Chunga	Sobresaliente	:	con 20.00 puntos
Juan M. Lazo	Sobresaliente	:	con 20.00 "
Abraham A. Benites	Sobresaliente	:	con 20.00 "
Manuel A. Lama	Sobresaliente	:	con 20.00 "
Armando Agusto	Sobresaliente	:	con 20.00 "
Luis Chunga	Sobresaliente	:	con 20.00 "
Gustavo Frías	Aprobado	:	con 18.00 "
Abraham Pimentel	Aprobado	:	con 16.00 "

Gramática Castellana

Abraham A. Benites	Aprobado	:	con 12.00 puntos
Juan M. Lazo	Aprobado	:	con 12.00 "
Manuel A. Lama	Aprobado	:	con 12.00 "
José L. Chunga	Aprobado	:	con 12.00 "
Gustavo Frías	Aprobado	:	con 12.00 "
Armando Agusto	Aprobado	:	con 12.00 "
Juan M. Agusto	Aprobado	:	con 11.00 "

Geometría Plana

José L. Chunga	Sobresaliente	:	con 19.00 puntos
Abraham Pimentel	Sobresaliente	:	con 11.00 "

Geometría del Espacio

José L. Chunga	Sobresaliente	:	con 20.00 puntos



La Escuela Náutica en 1897, siendo su
director el alférez de fragata José F. Morales Saavedra.

Física Elemental

Angel Nolasco	Sobresaliente :	con 20.00 puntos

Astronomía Náutica

Angel Nolasco	Sobresaliente :	con 20.00 puntos

Navegación

Angel Nolasco	Sobresaliente :	con 20.00 puntos

Efectuada la calificación del caso, se hicieron acreedores de premios los siguientes alumnos:

Por aprovechamiento: Angel Nolasco, José L. Chunga y Manuel I. Vegas.
Por buena conducta y asistencia: Angel Nolasco

En abril de 1895 fue nombrado capitán de puerto y director de la Escuela el capitán de navío graduado Federico Lara; como ayudante de la capitanía y profesor el alférez de fragata Carlos E. Rosell. El alférez de fragata César Bielich fue, igualmente, nombrado profesor (en esa condición permaneció sólo hasta el mes de noviembre). Cinco años después, el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1899 hacía conocer que dicha Escuela, dirigida por el capitán de fragata Ruperto Gutiérrez y atendida en sus necesidades más apremiantes, funcionaba con regularidad. El número de alumnos llegaba a 18.

Según testimonio del mencionado director, los exámenes públicos de la Escuela correspondientes a ese año tuvieron lugar el 10 de enero de 1900, presididos por él y en presencia del jurado examinador que al efecto se había nombrado. Las materias examinadas fueron: geografía universal, derrotero de la costa del Perú, aritmética demostrada (1º y 2º años), álgebra elemental (1º y 2º años), geometría elemental, trigonometría rectilínea y esférica, secciones cónicas, física elemental y mecánica racional "mereciendo los alumnos en todas ellas, los calificativos más altos según queda anotado en el libro respectivo". Asimismo, el "adelanto y aprovechamiento de los alumnos se debe sin duda alguna a la contracción y competencia del profesor de esta Escuela, teniente 2º de la Armada Nacional, señor José Morales Saavedra, como asimismo, al auxiliar de ésta, señor Daniel L. Castillo".

El período académico de 1900 se inició el 1º de abril y culminó con los exámenes públicos verificados el día 22 de diciembre. Durante este

año "no se produjo interrupción alguna en las clases, notándose sí que en este año el número de alumnos no ha sido sino de 16 en lugar de 21 que tuvo el anterior". De acuerdo a lo manifestado por el director Ruperto Gutiérrez (oficio al Director de Marina de fecha 24 de diciembre de 1900) esta disminución tenía como causa las dos situaciones siguientes: "a) que en el Reglamento de la organización de la Escuela no existe impedimento alguno, no se previene siquiera en lo absoluto a los padres o tutores de los alumnos la prohibición de que no puedan sacar a sus pupilos antes de un plazo fijo; y que al hacerlo antes del tiempo fijado deban retribuir al Estado cierta cantidad de dinero por el tiempo que hayan permanecido educándose en la Escuela; y b) que cuando la mayoría de los alumnos se encuentran poseídos de ciertos conocimientos básicos, sobre todo en matemáticas, éstos y apoyados por sus padres, ya no desean dedicarse a la carrera de la Marina Mercante, sino que sus pretensiones o aspiraciones se reducen a pertenecer al Cuerpo General de la Armada, para lo que hacen grandes empeños y cuando no pueden obtener esta pretensión, se dedican al comercio, buscando sus padres cualquier pretexto de enfermedad". Para evitar estos abusos, el director solicitaba al gobierno dictar una resolución especial que a tiempo "cortase tan denigrante conducta". Se queja también el comandante Gutiérrez de la carencia total de instrumentos que son completamente necesarios para la enseñanza, más todavía "tratándose de los cursos de cosmografía y pilotaje". Para remediar esta anomalía "muchas veces se ha tenido que recurrir a los buques mercantes surtos en la bahia para solicitarles en préstamo los mencionados instrumentos". Pero la queja mayor del director de la Escuela se refería al "estado completamente ruinoso en que se encuentra el local institucional y la destrucción casi total del mobiliario escolar".

Las clases correspondientes a 1902 se iniciaron (de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de la Escuela) el 1º de abril a las 3 p.m. con asistencia de doce alumnos. Más tarde aumentó a 19. Los cursos que se dictaron fueron: aritmética, álgebra, geometría plana y del espacio, trigonometría, mecánica, física, astronomía, geografía del Perú e historia del Perú. Las clases concluyeron con los exámenes públicos ocurridos el 21 de diciembre "obteniendo resultados satisfactorios". Casi al finalizar el año, el director Gutiérrez fue reemplazado por el comandante Honorato G. Tizón.

Las clases correspondientes al año 1903 (el décimoquinto desde su apertura) se iniciaron el 1º de abril y concluyeron el 24 de diciembre, dando por resultado "que la mayoría de los alumnos obtuvieran el

calificativo de sobresaliente". Como en años anteriores, el teniente 2º José Morales Saavedra representó un elemento importantísimo en el desarrollo académico de la institución. Así lo hizo saber el flamante director en un oficio al Director de Marina fechado el 25 de diciembre de ese año. En el período de vacaciones, los dos alumnos más adelantados de la Escuela, Ramón Teodoro Coronado y Artemio del Rosario, fueron embarcados en la barca *Francisco Foso* y en la goleta *Nueva Fortuna*, respectivamente, a fin de conseguir la práctica del caso.

El nuevo año escolar (1904) se inició el día 4 de abril "por haber sido feriado los primeros días del presente mes". Las clases culminaron el 22 de diciembre con un nuevo director, el comandante Florentino Flores. Entre junio y octubre las clases se interrumpieron por razones de la epidemia de bubónica que azotó la zona. Posteriormente (1905) y por la misma razón, las clases quedaron nuevamente suspendidas hasta comienzos de 1906. Por esta circunstancia –decía el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1906– "el presente año escolar sólo dio comienzo a sus labores el 1º de marzo, después de haber higienizado el local y hechos los arreglos indispensables para su funcionamiento". En ese año, el número de alumnos fue de 22. Este año, también se decretó la reorganización de la Escuela tanto en lo relativo a su plan de estudios, como a la plana docente y personal directivo. Aquí el texto del documento:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

El Congreso de la República Peruana:
Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Reorganízase la Escuela Náutica de Paita con el personal y dotación siguientes:

Para un Director, Capitán de Fragata, al mes 20 libras; al año Lp. 240;

Para dos profesores, Tenientes primeros, á 11 libras 50 centavos cada uno, al mes 22 libras un sol; al año Lp. 265.2;

Para útiles de enseñanza, agua, gastos de escritorio y alumbrado, al mes Lp. 3.7.20; al año Lp. 44.6.40.

Art. 2º Vótase en el Presupuesto General de la República la suma de Lp. 409.2 para aumentar las partidas números 6251 y 6252 hasta la suma fijada en el artículo anterior.

Dada en la sala de sesiones del Congreso á los diez y ocho días del mes de Octubre de 1906.

Cuadro que manifiesta el promedio de la calificación obtenida por los alumnos de la Escuela Náutica en los exámenes públicos del décimoquinto año escolar
De 1 a 10: insuficiente – 11 á 18: aprobado – 18 á 20: sobresaliente

Nombres	Aritmética	Algebra	Geometría	Secciones Cónicas	Trigonometría	Mecánica	Astronomía	Geografía
Artemio del Rosario				17	20	20	20	
Bernardino Heredia			17	20	20	16	20	
Teodoro Coronado			17	17	20			
Pedro Landa	18							19
Andrés Vivanco	18							–
David García	17							19
Eliseo Higginson	16							20
Manuel Arcelles	17							19
Federico Flores	18							19
Manuel Castillo	17							19
Juan Heche	16							19
Absalón Castillo	16							19
Víctor Rodríguez	16							20
Guillermo Herrera	–	20			20			
Carlos Flores	20	20	20					

V°B°
H. G. TIZON

Paita, 25 de diciembre de 1903
D. L. CASTILLO.

Cuadro que manifiesta el calificativo que han obtenido los alumnos de la Escuela Náutica de Paita en los exámenes públicos del año de 1902

Aritmética	Calificativo
D. Manuel Castillo	Sobresaliente
" Federico Bolognesi	Id.
" Andrés Pérez	Aprobado
" Alfonso Pérez	Id.
" Absalón Castillo	Id.
" Gabino Artadi	Id.
" Ricardo Artadi	Id.
" José Maldonado	Id.

Algebra	Calificativo
D. Alberto Valdez	Sobresaliente
" Santos García	Id.
" Teodoro Coronado	Id.
" Benjamín García	Id.
" Víctor Machado	Id.
" Andrés Pérez	Aprobado
" Alfonso Pérez	Id.
" Guillermo Herrera	Id.
" José Maldonado	Id.

Geometría Plana	Calificativo
D. Santos García	Aprobado
" Teodoro Coronado	Id.
" Guillermo Herrera	Id.
" Artemio del Rosario	Id.

Física	Calificativo
D. Israel Maldonado	Sobresaliente
" Juan Kline	Aprobado

Geometría del Espacio	Calificativo
D. Bernardino Heredia	Sobresaliente
" Onofre Machuca	Id.
" Manuel E. Arca	Id.
" Antonio del Rosario	Id.

Trigonometría	Calificativo
D. Teodoro Coronado	
" Bernardino Heredia	
" Antonio del Rosario	
" Manuel E. Arca	

Geografía	Calificativo
D. Andrés Pérez	Sobresaliente
" Víctor Machado	Id.
" Guillermo Herrera	Id.
" Benjamín García	Id.
" Alberto Valdez	Aprobado
" Ricardo Artadi	Id.
" Manuel Castillo	Id.
" Gabino Artadi	Id.
" Absalón Castillo	Id.
" Federico Bolognesi	Id.
' Roberto Venegas	Id.
" Carlos Venegas	Id.

Mecánica	Calificativo
D. Israel Maldonado	Sobresaliente
" Juan Kline	Aprobado

Historia del Perú	Calificativo
D. Federico Bolognesi	Sobresaliente
" Ricardo Artadi	Id.
" Gabino Artadi	Id.
" Benjamín García	Id.
" Absalón Castillo	Id.

Astronomía	Calificativo
D. Israel Maldonado	Sobresaliente
" Juan Kline	Id.

V°B°
H. G. TIZON

Paita, 28 de enero de 1903
JOSE MORALES SAAVEDRA.

Juan Pardo
1er. Vicepresidente de la C. de D.

M.C. Barrios
Presidente del Senado

A.F. León
Diputado Secretario

José M. García
Senador Secretario

Por tanto:
Mando se imprima, publique y circule y se les dé el debido cumplimiento.

JOSE PARDO *PEDRO MUÑIZ".*

LA ESCUELA DE GRUMETES

Tal como se ha manifestado al empezar este capítulo, no sólo fue preocupación sentida del gobierno de Cáceres la formación de oficiales de Marina, sino también, la instrucción del personal de marinería que, a través de su preparación en la Escuela de Grumetes, pudiese desempeñar ágil y eficientemente las tareas propias de su rango. Al igual que la Escuela Naval, la de Grumetes fue considerada como un "centro de ilustración por excelencia de que ha de reportar al país ventajas positivas"[51].

Por falta de recursos económicos y de buques adecuados para su funcionamiento, al comienzo se proyectó que la Escuela funcionase como fuerza de guarnición en los castillos del Real Felipe del Callao, a fin de que los aprendices prestasen servicio en esa instalación. En este lugar, según lo proyectado, recibirían una instrucción en el manejo de la artillería gruesa y ligera, mientras que la práctica profesional la cumplirían alternativamente en algunos de los transportes "entre tanto hubiese ocasión de dotar algún buque de guerra"[52]. El Decreto Supremo de 23 de julio de 1886 señalaba el alcance y las características de este centro de instrucción. El texto que así lo especificaba dice:

"EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Considerando:

1º Que atendido lo reducido de nuestra Marina Mercante no es posible conseguir las tripulaciones necesarias para los buques del Estado, razón por la que se componen éstas generalmente de gente colecticia de diferentes nacionalidades, cuyas condiciones morales y constante movilidad, imposibilitan la instrucción militar y disciplina,

indispensables para el buen servicio.

2º Que en consecuencia, y siendo notorios los buenos resultados obtenidos por la última Escuela de Grumetes es necesaria su reorganización a fin de formar una base para la Marinería Nacional e instruirla para el servicio especial de las naves de guerra.

3º Que no permitiendo el estado actual del Erario el sostenimiento de un Buque-Escuela, y siendo, por otra parte, preciso el mantener una Guarnición de Artillería para la dotación de las Baterías de la plaza del Callao, será económico a la vez que instructivo, hacer el servicio de éstos, con los aprendices de marineros.

Decreto:

Art. 1º Organízase una Escuela de Grumetes compuesta de cien aprendices que se establecerá en las Baterías del Callao, los que recibirán la instrucción acordada en el reglamento especial de la materia, así como harán el servicio de dichas Baterías.

Art. 2º El personal de dicha Escuela se compondrá de:

Un Director y Jefe de la Batería: Capitán de Navío
Un Segundo Jefe: Capitán de Fragata
Un Instructor: Sargento Mayor de Artillería
Un Teniente Primero: Encargado del Detall y rancho
Dos Tenientes Primeros: Profesores
Dos Tenientes Segundos: Profesores
Dos Alfereces de Fragata
Un Capitán
Un Segundo Contramaestre
Un Segundo Condestable
Dos Primeros Guardianes
Un Segundo Carpintero
Un Armero
Un Cocinero de equipo
Diez marineros

Art. 3º El Estado abonará por cada Aprendiz seis soles que serán administrados en la misma forma que establece el reglamento dado por decreto supremo de 9 de noviembre de 1872.

Art. 4º Tanto los Grumetes como los Jefes, Oficiales y demás empleados de la Escuela, gozarán de la ración de la Armada que se da a los buques de la Escuadra.

Art. 5º La Escuela será atendida por el médico de Policía del Callao que deberá visitarla diariamente.

Art. 6º El Ministro del Ramo dispondrá la formación de un regla-

mento interior del establecimiento, en el que consignará lo conveniente a fin de que los aprendices adquieran la instrucción marinera practicando ejercicios periódicos en los buques del Estado".

El Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina quedaba encargado –según el dispositivo– del cumplimiento de este decreto, dando cuenta de él al próximo Congreso.

En 1888 el Ministro de Guerra y Marina informaba en su *Memoria* la decisión de aplicar al sostenimiento de la Escuela de Grumetes las economías hechas en otras dependencias del Ramo y una parte de los productos del faro de San Lorenzo y de los derechos de capitanías. Esta medida alcanzaba también a la Escuela Naval. Informaba, asimismo, que conforme a las prescripciones del decreto de 14 de enero de ese año, ambas Escuelas quedaban establecidas a bordo del pontón *Perú*, habiéndoselas dotado de un personal de jefes y oficiales que, sin imponer nuevo gravamen porque eran empleados de otras dependencias, servirían allí en calidad de profesores.

Las clases correspondientes a este año 1888 (el primero de su funcionamiento) empezaron junto con las de la Escuela Naval, con un número de 50 alumnos "voluntariamente entregados por sus padres o tutores". Los alumnos fueron clasificados en cuatro cursos (equivalentes a la instrucción primaria elemental): Aritmética, Geografía, Gramática castellana y Lectura; siendo obligatoria para todos la enseñanza del Catecismo cristiano y de la escritura, así como la práctica de los ejercicios militares, marineros y gimnásticos. El curso de Aritmética estuvo a cargo del teniente 1º Juan Francisco Otoya; los cursos de Gramática y Geografía estaban regentados por Pascual Castillo "alumno y joven de provecho de esta sección"; y el curso de Lectura a cargo del guardián Rafael Sarmiento. Los ejercicios se practicaban alternadamente "bajo la inmediata dirección de los Oficiales de guardia y jefes de servicio".

Los exámenes de fin de curso –según lo expresado por el director Gregorio Casanova (oficio al Director de Marina de fecha 5 de marzo de 1889)– se realizaron en el siguiente orden:

Día 1º de Febrero:

Se examinó la clase de Aritmética Práctica. Profesor teniente 2º Juan F. Otoya, alumnos presentados diecisiete, sobresalientes ocho.

Día 2º

Geografía General. Profesor guardiamarina Daniel Salazar, alumnos presentados nueve, sobresalientes tres.

Lectura, Escritura y Grados Ortológicos. Profesores Ricardo Hernández y Manuel Román. Se examinaron todos los alumnos de esta

sección.

Ejercicios militares, de incendio, abordaje, de embarcaciones menores. Todos los alumnos de esta sección.

En su segundo año de funcionamiento, las clases empezaron el 26 de marzo; continuaron como profesores el guardiamarina Daniel Salazar (para el curso de Geografía); Ricardo Hernández y Manuel Román para Lectura, Escritura y Grados Ortológicos. A fines de junio –de acuerdo al oficio del propio Casanova al Director de Marina de fecha 29 de ese mes– se suministró a los grumetes y marineros "un vestuario de loneta de algodón, ropa interior y calzado". En su *Memoria* de este año 1889, el Ministro del Ramo informaba que la escuela funcionaba a bordo del pontón *Perú* con "regularidad y provecho". Un año después, su sucesor Francisco Secada daba a conocer que la institución a través del contingente de aprendices estaba contribuyendo al licenciamiento del personal extranjero contratado para esos menesteres.

A la apertura del tercer año escolar (8 de abril de 1890), habían 37 grumetes inscritos; pero por orden del Ministerio, 12 fueron transbordados al crucero *Lima*. Posteriormente, el número total de matriculados fue de 100, pasando a dicho buque 14 más. Al final del año escolar, la Escuela se redujo apenas a 44 alumnos (26 en el crucero, 19 dados de baja, 8 desertores y 3 reclamados por sus padres).

Cabe puntualizar que en los primeros meses de este año 1890, el director Casanova reiteradamente había solicitado mejorar las remuneraciones de los profesores, por cuanto su ínfima paga atentaba contra la buena marcha de la Escuela. Aquí su testimonio al Director de Marina (oficio del 7 de mayo de 1890): "La experiencia adquirida en el tiempo transcurrido hasta aquí desde que se estableció la Escuela Naval ha probado de la manera más evidente, que a la par que es excesivo el número de seis profesores auxiliares para prestar sus servicios en la Sección de Grumetes, es materialmente imposible conseguir ni en este número, ni otro menor, tales profesores con la idoneidad y competencia necesarias para el debido desempeño de las labores de su cargo, por la exigua suma de veinte soles mensuales. La mayor parte de los que se han presentado solicitando estas plazas carecen de los hábitos del profesorado, y carecen también de la instrucción que pretenden propagar entre sus alumnos; y estas inapropiadas condiciones sólo llegan á conocerse de una manera palpable después de transcurrido algun tiempo mas ó menos largo desde su ingreso á la Escuela, obligándome tal circunstancia á despedirlos y á contratar otros, sin haber logrado mejoramiento en este sentido. Ha sido una verdadera felicidad haber conseguido entre tantos, y haber tenido por

Cuadro que manifiesta las clases que se cursan en la Sección de Grumetes con el personal de cada una de ellas en el primer semestre del presente año 1889

Clase de Aritmética Profesor Tnte 2º D. Juan F. Otoya	Clase de Geografía Profesor Auxiliar Gda. Marina D. Daniel Salazar
Alumnos Ricardo Vial Horacio Riofrío Francisco Azaldi Ricardo Gálvez José M. Herrera Armando Blanco Genaro Matute Manuel Arellano Miguel P. López Heraclio Valle Eleodoro Zapiel Juan Celi César Landázuri Francisco Godoy	Alumnos José R. Varela Nicanor Deutz Medardo Arana Rómulo Martínez Pedro Zazzali Arturo Benavides Carlos Alternoff Fidel Cáceres Elías Tejada Miguel Villalta
	Clase de Ortología Profesor Auxiliar D. Manuel Román
Clase de Aritmética Profesor Auxiliar Luis Paz de la Vega	Alumnos Clemente Camacho Carlos Reyes Guillermo Zapata Benjamín Aliaga Abraham Bustamante
Alumnos Ramón Naranjo Virgilio Velásquez Abelardo Illescas Humberto Mosqueira Maximiliano Rivas	Clase de Lectura y Caligrafía
	Todos los alumnos Bajo la dirección de todos los profesores alternadamente
	Ejercicios Marineros y Militares
	Bajo la dirección del oficial de guardia

V°B°
CASANOVA

Callao, 10 de julio de 1889
El jefe del Detall
ROMULO G. TIZON.

algun tiempo en la Escuela á un verdadero profesor de los varios de instrucción primaria, de las condiciones de D. Paulino Villanueva; pero se ha retirado ya hace algunos días y conozco que será muy difícil reemplazarlo, no por falta de solicitantes que son muchos á la plaza que ha dejado, sino por falta de idoneidad en los que la pretenden. En tal virtud he creído que podía obviarse esta dificultad, reduciendo el número de estos profesores, aumentándoles la renta, sin exceder el monto total de la suma destinada para los tres. Dos verdaderos pedagogos podrían conseguirse muy bien, en mi concepto, por la suma de cuarenta soles cada uno; y un tercer profesor, destinado sólo á la instrucción militar con la renta de veinte soles como está hoy; y todos con su correspondiente ración votada en la partida 28 del Presupuesto General Vigente. Sírvase U.S. someter este oficio al conocimiento del Señor Ministro del Ramo para los efectos á que haya lugar".

Tres semanas después (30 de mayo) el Ministro Secada autorizó al director Casanova contratar tres profesores auxiliares, de los cuales dos gozarían del haber mensual de cuarenta soles y uno el de veinte soles" en lugar de los cinco que con el haber de veinte soles se asignaron para ese Establecimiento por supremo decreto de 19 de octubre de 1889".

El movimiento escolar durante 1891 fue de 108 alumnos, finalizando el año tan sólo 50 (28 dados de baja y 30 desertores).

En 1892, se suministró a los grumetes "calzado de que carecían, un vestuario azul de paño y franela, dos vestuarios de lienzo blanco para el verano y corbatas". En este año, el Ministro Morales Bermúdez refería que por el éxito de su formación y por la severa disciplina que reinaba, la Escuela de Grumetes constituía "una esperanza para la Nación". No obstante, a partir de 1894 la Escuela empezó a vivir una "vía crucis" en todo orden de cosas. Su presupuesto se encontraba totalmente desequilibrado, la instrucción un tanto a la deriva y la disciplina relajada[53]. Con sabor a desilusión y a manera de balance, en 1896 el Ministro de Guerra y Marina decía en su *Memoria:* "No me es dado decir lo mismo en cuanto a la Escuela de Grumetes que es necesario suprimir por no haber correspondido al objeto de su creación ni a los fuertes gastos hechos por el Erario en sostenerla. Después de ocho años que lleva de existencia no hay en la Escuadra marinería de los jóvenes de dicha Escuela...".

Evidentemente, apreciación tan categórica como ésta estaba basada en el *Informe* emitido por una Comisión Especial nombrada para investigar sobre el caso. La acción inmediata, según recomendación expresa, era reorganizar la Escuela; como en efecto se hizo.

ESCUELA DE GRUMETES

Cuadro que manifiesta las materias cursadas por los alumnos y calificativos que han obtenido: 1890

Nombres	Aritmética Prác. Prof. Tnte. 1º D. Juan Otoya 1a. Sección hasta sexagesimales	Nombres	Lect. de impresos Prof. D. Manuel Román	Caligrafía			
				Nombres		Nombres	
				1a. Sección		2a. Sección	
Armando Blanco	Sobresaliente	Aurelio Burga	C	Aurelio Burga	C	Baltazar Núñez	C
Antonio Paino	Bueno	Antonio Paino	C	Francisco Pastor	C	José Sanabria	C
Francisco Godoy	Sobresaliente	Baltazar Núñez	C	Antonio Paino	C	Emeterio Prieto	C
Francisco Pastor	Bueno	José Sanabria	C	Octavio Raghetti	C	Miguel Angelo	C
Humberto Mosqueira	Sobresaliente	Belisario Tejada	C	Belisario Tejada	C	Juan Guerrero	C
		Enrique Aliaga	C	Enrique Aliaga	C	Vicente Villanueva	C
	2a. Sección	Agustín Tello	C	Miguel Neira	C	Teófilo Salazar	C
	Cuatro oper.	Manuel Viale	C	Agustín Tello	C	Miguel Collas	C
		Miguel Angelo	C	Manuel Viale	C	Aurelio Gonzales	C
Rufino López	Bueno	Antonio Centellas	C	Antonio Centellas	C	Pedro Rojas	C
Enrique Espinosa	Bueno	Juan José Flores	C	Juan José Flores	C	Pablo Núñez	C
Lisandro Llerena	Bueno	Faustino Zavallos	C	Faustino Zevallos	C	Silvestre Chávez	C
Eugenio Espinosa	Bueno	Aurelio Gonzales	C	Armando Blanco	C	Daniel Navarro	C
		José Méndez	C	Humberto Mosqueiras	C	Eleodoro Arias	C
	Geografía Univ. y del Perú Prof. D. Rubén Vásquez 1a. Sección	Benjamín Aliaga	C	José Méndez	C	Andrés Ramos	C
		Rufino López	C	Benjamín Aliaga	C	Manuel Gerón	C
		Enrique Espinosa	C	Rufino López	C	Manuel Castañeda	C
		Eugenio Espinosa	C	Francisco Godoy	C	Luis F. Silva	C
		Miguel Risco	C	Enrique Espinosa	C	Julio Necochea	C
Armando Blanco	Bueno	Lisandro Llerena	C	Eugenio Espinosa	C	Miguel Risco	C
Francisco Godoy	Id.			Lisandro Llerena	C	Juan Quiroga	C
Humberto Mosqueira	Id.			Carlos Ampuero	C	Aparicio Fernández	C
	2a. Sección						
Antonio Paino	Mediano						
Enrique Espinosa	Id.						
Rufino López	Id.						

La letra C. significa que el alumno á quien corresponde ha cursado esa materia durante el año.

V°B° – *ALJOVIN*

El secretario
P. RODRIGUEZ SALAZAR.

Años después, por Decreto Supremo de 6 de abril de 1901, se dispuso el establecimiento de la citada Escuela a bordo del crucero *Constitución*. El texto de tal dispositivo dice:

"CONSIDERANDO:

1º Que la comisión nombrada para hacer la visita de inspección de los buques de la Escuadra, ha expresado en su informe de 5 de marzo último, que los Comandantes han manifestado las dificultades que se les presenta para tener completas sus tripulaciones, pues se hace difícil conseguir gente idónea y que las deserciones son frecuentes por falta de educación militar;

2º Que es por lo tanto de necesidad inaplazable dotar los buques de la Escuadra con personal propio, que tenga la instrucción marinera y militar adecuada, para que pueda prestar con provecho servicios á la Nación;

3º Que con la cantidad votada en el Presupuesto General para el sostenimiento del crucero *Constitución*, se puede atender al expresado objeto, sin que el buque deje de estar siempre expedito para las comisiones del servicio y mantenido en pié de guerra;

4º Que es atribución del Presidente de la República, organizar las fuerzas de mar y tierra conforme al artículo 94 de inciso 9º de la Constitución del Estado;

Se resuelve:

Créase una Escuela de Grumetes á bordo del crucero *Constitución*, en conformidad con los reglamentos orgánicos acordados.

El Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina dictará las disposiciones convenientes para el cumplimiento de este decreto que se registrará y comunicará á quienes corresponda.

Rúbrica de S.E.

TOVAR".

En la misma fecha, se expidió su Reglamento Orgánico cuyo texto expresa:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que se ha dispuesto por resolución de la fecha la creación de una Escuela de Grumetes á bordo del crucero *Constitución* con el objeto de formar marinería para la Escuadra y educar técnica y prácticamente á los individuos que deben dedicarse á las especialidades de timone-

les, artilleros, torpedistas, electricistas prácticos y oficiales de mar de maniobra, he venido en expedir el siguiente:

REGLAMENTO ORGANICO DE LA ESCUELA DE GRUMETES

Disposiciones generales

1º La Escuela de Grumetes tiene por objeto formar marineros instruidos, teórica y prácticamente, para el buen servicio de los buques de guerra nacionales.

2º El Director de la Escuela y Comandante del buque dependerá del Ministerio de Guerra y Marina, con facultad de proponer á los Jefes, Oficiales y maestros-inspectores y nombrará á los demás del personal de la dotación.

De los alumnos

3º Serán admitidos como grumetes los jóvenes que reunan las condiciones siguientes:

1º Ser peruano de nacimiento y tener de 16 á 18 años de edad.

2º Ser sano, bien conformado y de complexión robusta.

4º El número de grumetes será por ahora de 150, dedicándose á los cursos especiales á los que por sus aptitudes se hayan distinguido durante el curso anterior.

De la enseñanza

5º El plan de enseñanza será formulado por el Consejo de Instrucción presidido por el Director, y comprenderá sólo la instrucción elemental requerida para la especialidad á que se dedican los grumetes.

6º El mismo Consejo acordará el programa á que debe sujetarse el plan de cada curso.

7º Terminado los dos primeros años de instrucción, pasarán al servicio de los buques de guerra ó dependencias de marina en la clase de marineros.

8º Los que terminen el tercer año de especialidades, pasarán al servicio de los buques de guerra en las clases que á continuación se expresan:

1º Los del curso de timoneles, en la clase de timoneles de órdenes.

2º Los del curso de artillería, en la clase de artilleros.

3º Los del curso de torpedistas, en la clase de marineros torpedistas.
4º Los del curso de oficiales de mar de maniobra, en la clase de gavieros.
9º La Junta de Instrucción acordará los programas á que deben sujetarse los oficiales, y los maestros inspectores para los diferentes cursos que enseñan.

Sueldos, rentas y gastos

10º El personal de la escuela será el siguiente:
Un Director comandante del buque
Un Sub Director segundo comandante
Un teniente primero cajero y oficial de detall
Dos tenientes segundos
Dos alfereces de fragata
Un guardiamarina
Un capellán
Un cirujano
Un primer maquinista
Tres maestros inspectores
Un contramaestre
Un condestable
Un farmacéutico
Un carpintero calafate
Dos primeros guardianes
Un pañolero general
Un maestro de víveres
Tres cocineros
Dos mayordomos
Cuatro timoneles
Cuatro marineros
Cinco sirvientes
Un fogonero y
Dos carboneros
11º Los sueldos del personal detallado anteriormente se designarán por decreto especial.
12º Al monto de esos haberes se agregará la suma de £ 10 mensuales para gastos de compra y reposición de artículos de enseñanza y £ 2 para gastos de escritorio.
13º Los gastos de conservación, limpieza y mantenimiento del buque serán hechos en conformidad con las partidas que vote el presu-

puesto para el crucero *Constitución*.

14º El costo del vestuario de la dotación se hará de la partida que para el vestuario de la marinería de la Escuadra, se consigna en el presupuesto general.

15º El importe total de los haberes de los alumnos y raciones de la dotación se destinará á la alimentación del personal.

Exámenes

16º Los exámenes tendrán lugar anualmente: el Director dará aviso antelado al Ministerio, de la época en que deben tener lugar, quien nombrará una comisión que los presencie sin perjuicio de lo que concierne á la Dirección.

17º El gasto que demanden los exámenes lo sufragará el Estado.

Disciplina

18º Esta será conforme con lo prescribe el Código de la Marina militar y el Reglamento interior de la Escuela.

Disposiciones transitorias

19º El Comandante Director de la Escuela formulará el Reglamento interior de ésta, de acuerdo con el orgánico.

20º No será admitido como grumete, ningún individuo que no satisfaga las condiciones prescritas por este Reglamento y previo reconocimiento médico respectivo.

21º Una vez dado de alta un grumete no podrá solicitarse su baja de la Escuela, sin que se abone previamente los gastos que hubiese aquel ocasionado al Fisco, durante su permanencia en la Escuela.

22º Derógase todas las disposiciones anteriores que se opongan á este Reglamento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á los seis días del mes de abril de mil novecientos uno.

EDUARDO L. DE ROMAÑA

AGUSTIN TOVAR".

Diez días después (16 de abril) por resolución suprema se fijó el contingente de grumetes por departamento. Dice Así:

"Habiéndose creado la Escuela de Grumetes, por Resolución Suprema de 6 de los corrientes, y siendo necesario que el personal que se eduque en ella, sea escogido y reúna las condiciones exigibles para que

pueda prestar útiles servicios a la Nación.

Se resuelve:

Que los Prefectos de los Departamentos remitan á la expresada Escuela, el número de alumnos que se designará más adelante y que reúnan las condiciones siguientes:

1º Ser peruano de nacimiento

2º Tener de 16 á 18 años de edad

3º Ser de constitución robusta y bien conformado

Los Departamentos contribuirán con los alumnos que a continuación se expresan:

Lima	–	35
Callao	–	25
Arequipa	–	20
Puno	–	10
La Libertad	–	10
Lambayeque	–	10
Piura	–	15
Ancash	–	10
Tacna	–	5
Ica	–	10

El reconocimiento facultativo de los alumnos se hará en presencia del Subprefecto de cada Provincia por el médico titular de ella, y, si los jóvenes que se remitan a la Escuela de Grumetes no reuniesen las condiciones prescritas en este decreto, serán devueltos á su Departamento á costa de los que hayan intervenido en el reconocimiento.

Se fija el plazo de treinta días para la remisión á la Escuela de Grumetes del número de alumnos designados.

Los gastos de traslación del lugar de residencia hasta el Callao, cárguese á la partida No. 6044 del Presupuesto General vigente.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

Rúbrica de S.E.

TOVAR".

A los pocos meses (26 de julio) se expidió el reglamento interior consistente en 97 artículos y cuyo texto reza así:

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que es necesario determinar el régimen que debe observarse en la



El capitán de navío, Nicanor Asín, primer comandante del transporte–escuela *Constitución* rodeado de los siguientes oficiales:
capellán Antenor D. Camacho; teniente segundo Augusto R. Pimentel;
inspector de máquinas Julio Martínez; segundo ingeniero John Smith;
guardiamarina Manuel D. Faura; tercer ingeniero Oscar Fernandini.
En la parte posterior varios grumetes y oficiales de mar.

escuela de grumetes, he venido en expedir el siguiente:

REGLAMENTO DE LA ESCUELA DE GRUMETES

Régimen de la Escuela

Artículo 1º La escuela de grumetes, establecida á bordo del crucero *Constitución*, por resolución suprema de 6 de abril del presente año, será considerado como un buque de guerra y regirá para su servicio con toda estrictez lo prescrito para estos en el Código de la marina militar y lo que dispone el siguiente reglamento.

Art. 2º El director de la escuela y comandante del buque será un oficial superior de clase no inferior á la de capitán de fragata.

Art. 3º La plana mayor se compondrá de:

Un subdirector, segundo comandante, de clase no inferior á la de capitán de corbeta.

Un teniente primero cajero y oficial de detall

Dos tenientes segundos

Dos alfereces de fragata

Un guardia marina

Un cirujano

Un capellán

Tres maestros de primera enseñanza é inspectores.

Art. 4º Los oficiales superiores, subordinados y demás personal que componen la plana mayor y tripulación de la escuela, estarán sujetos á todas las disposiciones que prescribe el Código de la Marina Militar y á las especiales que este reglamento les determine.

Del Comandante Director

Art. 5º El primer comandante director de la escuela tendrá todas las funciones que como comandante de buque de guerra le están asignadas.

Art. 6º Presidirá las juntas de administración é instrucción.

Art. 7º Propondrá al gobierno por conducto de la dirección de marina las reformas que juzgue convenientes en el servicio general ó en las prescripciones del presente reglamento.

Art. 8º Propondrá á la consideración del gobierno por conducto de la dirección de marina, la separación de los oficiales y maestros inspectores cuya permanencia en la escuela no fuese conveniente, exponiendo las causas que justifiquen esa medida.

Art. 9º Dictará las disposiciones convenientes para la organización y buen régimen de la escuela.

Art. 10º Las órdenes que dicte serán copiadas en un libro especial que se llamará "Libro de órdenes" del director comandante.

Art. 11º Dará de baja de la dotación del buque á cualquier oficial de mar ó individuo de la tripulación que no cumpla sus deberes.

Del Subdirector

Art. 12º El subdirector de la escuela será el segundo comandante del buque, quién como tal tiene sus funciones determinadas por el Código de la marina militar.

Art. 13º Hará cumplir las prescripciones de este reglamento y las del régimen interior y disciplinario que se observen en el buque.

Art. 14º Será miembro de las juntas de instrucción, de administración y de disciplina y las presidirá en ausencia del comandante.

Del Oficial del detall y cajero

Art. 15º El oficial de detall, además de los deberes y atribuciones que le señala el Código de la Marina Militar, será el cajero y contador del buque.

Art. 16º En los primeros días de cada mes presentará sus libros de caja á la junta de administración, acompañados de las facturas y documentos comparativos.

Art. 17º Llevará un libro matriz en que se inscriba á cada uno de los aprendices, anotando todas las circunstancias, desde su ingreso, con la filiación completa, y semanalmente pondrá en él las notas de conducta y aprovechamiento de cada uno.

Art. 18º Vigilará que las libretas de servicio de los aprendices estén siempre con el día, así como conservará las libretas de ahorros de que se ocupa el reglamento en la sección premios.

Art. 19º Cuidará que los cuadros de servicio interior y distribuciones estén colocados en los lugares que corresponden para su puntual y estricta observancia.

Art. 20º Inspeccionará frecuentemente los pañoles de víveres y artículos navales, poniendo en conocimiento del segundo comandante cualquiera falta que notare.

Art. 21º Las notas de que trata el artículo 17, deben ser leídas los domingos en la revista de inspección, así como las penas en que incurran los aprendices.

Art. 22º Los fondos de la escuela serán depositados en su banco ó en la caja del buque y los giros que se hagan serán visados por el comandante.

De los Oficiales

Art. 23º Los oficiales de guerra de dotación del buque, además de los deberes que les asígna el Código de la marina militar, cumplirán con lo que se determina en este reglamento.

Art. 24º Asistirán á todos los ejercicios generales y harán con regularidad y precisión los que á cada uno de ellos les asigne el reglamento de servicio interior.

Art. 25º Además del libro de guardias, llevarán un libro especial en el que anotarán las faltas en que incurran los individuos de la tripulación ó los aprendices, resumiendo los partes que deben pasar los maestros inspectores.

Art. 26º El oficial de guardia saliente presentará diariamente el libro de notas al primer teniente para que este anote las libretas.

Art. 27º Corregirán con energía las faltas que cometa cualquier individuo de la tripulación ó aprendiz, poniendo en detención al culpable si mereciese castigo por la gravedad de la falta, é inmediatamente lo pondrán en conocimiento del segundo comandante.

Art. 28º Las faltas leves las corregirán como se dispone en el artículo que trata de las penas y correcciones.

Del Cirujano

Art. 29º El cirujano, además de los deberes que le asigna el Código naval, cumplirá los que éste reglamento le determina.

Art. 30º Cuidará que el hospital y el botiquín, se conserven en el más perfecto estado de aseo.

Art. 31º Llevará un libro de cargo y consumo del botiquín y todos los artículos que contenga el hospital.

Art. 32º Llevará un libro de hospital en que anotará todos los enfermos que se asistan, indicando la enfermedad, tratamiento y tiempo que cada uno ha permanecido en el hospital.

Art. 33º Diariamente pasará al oficial de guardia una lista en la que consigne el número y nombre de cada uno de los enfermos, enfermedad que tiene y el estado en que se encuentra.

Art. 34º Reconocerá á los aprendices que ingresen á la escuela y pasará al detall un informe sobre el estado de robustez y condiciones

especiales de cada uno.

Art. 35º Propondrá al comandante las medidas que juzgue conveniente para la higiene del buque y de la tripulación.

Art. 36º Mensualmente pasará al comandante un estado de hospital, en el que consignará el número de enfermos que se han asistido, especificando la enfermedad de cada uno y el consumo de medicina y útiles de su cargo.

Art. 37º Las prescripciones para enfermos, serán copiadas en un recetario.

Del Primer Maquinista

Art. 38º El primer maquinista tiene la obligación de mantener la máquina y calderos en perfecto estado de aseo y conservación, y estarán bajo sus órdenes inmediatas los demás maquinistas que sean necesarios para el servicio del buque.

Art. 39º Mantendrá permanentemente el número de estufas necesario al pie de las calderas para evitar la humedad y conservar la cámara de fuego en la temperatura conveniente.

Art. 40º Cada quince días recorrerá por sí ó por sus subordinados, el interior de las calderas para cerciorarse de su buena conservación.

Art. 41º Hará girar con frecuencia la máquina solicitando del oficial de guardia el auxilio de gente que tuviera necesidad.

Art. 42º Cada sábado pasará un parte al comandante, dando cuenta de los trabajos hechos durante la semana y del consumo de carbón en los hornos.

Art. 43º Visitará frecuentemente cada uno de los compartimentos interiores del buque, cuidando que las compuertas de los mamparos estén en buen estado.

Art. 44º Cuidará que los forros interiores del buque estén en buen estado y á medida que las carboneras se vacién las hará rascar y pintar.

Art. 45º Inspeccionará semanalmente las cigüeñas y bombas y anotará el estado de éstas en el parte que pase los sábados al comandante.

Capellán

Art. 46º Además de las obligaciones que el Código naval le determina, el capellán cumplirá las que este reglamento le prescribe.

Art. 47º Dictará el curso de catecismo.

Art. 48º Hará las distribuciones que en el reglamento interior se puntualicen.

Art. 49º Celebrará misa los domingos y días de precepto á la hora que determine el reglamento interior.

De los Maestros Inspectores

Art. 50º Los maestros inspectores dictarán los cursos que determine el reglamento.

Art. 51º Para el servicio general están comprendidos en las funciones que corresponde á los guardiamarinas de la armada y á las que les asigne el reglamento interior.

Art. 52º Usarán á bordo el uniforme designado para los guardiamarinas, pero sin insignias y una ancla en la gorra en lugar de la placa.

Enrolamiento y condición de los aprendices

Art. 53º Serán dados de alta como aprendices los jóvenes de 16 á 18 años que tengan complexión robusta y no adolezcan de ningún defecto físico, ni enfermedad crónica.

Art. 54º Los aprendices están sujetos á las disposiciones generales del Código naval y á los que prescriben los reglamentos especiales de la escuela.

Art. 55º Los aprendices usarán el uniforme prescrito para la marinería de la escuadra y las insignias que se determinen en este reglamento.

Art. 56º El período de estudio en la escuela es de dos años para los aprendices de marinero y de tres años para los que por sus condiciones de aplicación y buena conducta, sean dedicados al estudio de alguna de las especialidades para oficiales de mar.

Curso de especialistas para Oficiales de Mar

Art. 57º Los aprendices que terminen sus dos años de estudios y que por su aprovechamiento y buena conducta se hagan acreedores á cursar una especialidad, seguirán el curso de los que se les designe por un año más en la escuela previo el juramento de fidelidad de prestar sus servicios en la escuadra por siete años.

Art. 58º Los cursos de especialidad son: para timoneles, artilleros, torpedistas y oficiales de mar de maniobra.

Art. 59º Al término de sus estudios pasarán al servicio de los buques de guerra ó á donde los destine el supremo gobierno, en las clases que en el artículo siguiente se determinan.

Art. 60º Los del curso de timoneles pasarán al servicio en la clase de timoneles de órdenes, y por su aplicación y buena conducta serán promovidos á la clase de timoneles de combate y cabos de timoneles.

Art. 61º Los del curso de artillería pasarán al servicio de la escuadra en la clase de artilleros, y por sus méritos ascenderán á cabos de cañón y condestables segundos y primeros.

Art. 62º Los del curso de torpedistas pasarán al servicio de la clase de marineros, torpedistas de segunda y primera clase, asimilados á los practicantes de máquina y cuarto maquinistas.

Art. 63º Los oficiales de mar de maniobra pasarán al servicio de los buques en la clase de gavieros y ascenderán sucesivamente á cabos de mar, segundos y primeros guardianes y segundos y primeros contramaestres.

Art. 64º Los ascensos de que se trata en los artículos anteriores serán conferidos á los que además de haber observado buena conducta, rindan el examen de competencia ante la junta de exámenes que se nombre para estos casos.

De los consejos de instrucción é higiene

Art. 65º El Consejo de instrucción será formado por el cuerpo de oficiales, cirujano y capellán y presidido por el director ó sub-director cuando el primero así lo disponga, siendo suficiente la concurrencia de la mitad de sus miembros para formarlo.

Art. 66º El consejo de instrucción se reunirá siempre que el comandante lo disponga.

Art. 67º Son atribuciones del consejo de instrucción discutir y fallar sobre todas las cuestiones que, de acuerdo con su objeto, le fueren sometidas por el director para su deliberación.

Art. 68º La aprobación de los asuntos sometidos á discusión, será resuelta por mayoría absoluta de votos y en caso de empate será dirimido por el del presidente.

Art. 69º Las resoluciones del consejo se consignarán en un libro de actas que será llevado por el oficial menos caracterizado del buque.

Art. 70º La junta de instrucción reglamentará las horas de estudio y de cada clase, y los días de la semana en que debe dictarse cada curso.

Art. 71º El consejo de higiene dictará todas las disposiciones convenientes á la conservación de la higiene de la tripulación y medidas sanitarias que deban adoptarse en el buque.

Art. 72º La junta de administración se compondrá del personal que prescribe el reglamento de administración y consumo que rige para la

escuadra.

Art. 73º En los primeros días de cada mes se reunirá la junta para acordar los gastos que sean necesarios hacer para atender á la alimentación de la tripulación, conservación del buque y examen de las cuentas del mes anterior, las que con sus respectivos comprobantes presentará el oficial de detall y cajero, para que, con el V° B° del comandante sean elevados á la Dirección de Marina.

Art. 74º La adquisición de los víveres será por contrata.

Plan de Estudios

Primero y segundo año

Art. 75º Lectura, caligrafía, cálculos numéricos de las cuatro operaciones de la aritmética y decimales, nociones de geografía astronómica y del Perú, nociones de historia del Perú, nociones de geografía universal, catecismo explicado, educación moral y cívica.

Curso de Timoneles

Tercer año

Art. 76º Pilotaje práctico, nociones de meteorología, semáforos, sistema de faros, obligaciones de los timoneles de combate y de órdenes, reglamento para evitar colisiones en el mar, plan de señales de guerra y universal.

Curso de Artilleros

Art. 77º Nociones de artillería, diferentes piezas de sistema moderno en los buques de guerra. Ejercicios de artillería diversos. Reglas de puntería. Santa Bárbara y pañoles de bombas. Pañoles de dinamita y su conservación. Precauciones para la conservación de la dinamita y modo de conocer sus condiciones. Proyectiles. Explosivos. Aparatos para medir distancia. Ametralladoras Hotchkiss. Cañones neumáticos. Sistema de cureñas y su conservación. Diferente clase de tiros y proyectiles que se emplean según las circunstancias.

Torpedistas

Art. 78º Torpedos automóviles. Torpedos de botalón. Minas submarinas. Torpedos automáticos. Torpedos de lanzamiento. Explosi-

vos, su potencia de deflagración. Efectos de los torpedos fondeados y diferentes modos de establecerlos.

Dinamos y pilas eléctricas. Acumuladores eléctricos. Circuito eléctrico. Unidades eléctricas. Voltámetros. Aparatos de luz eléctrica, de incandescencia y en el vacío. Aplicación de la electricidad á los torpedos y á la artillería. Teléfonos y su mecanismo.

Oficiales de mar de maniobra

Art. 79º Diferentes aparejos de los buques. Maniobras para levantar y transportar pesos. Armar cabrías y plumas. Nudos y gazas. Maniobras de fondear muertos y levarlos. Maniobra de labor. Maniobra firme. Velas y reglas para cortarlas y confeccionarlas. Cabos de Manila alquitranados y otros diversos. Resistencia de cabos y cadenas. Nudos y gazas. Labor y fuerza de los diferentes aparejos.

Premios y gratificaciones

Art. 80º Los aprendices que terminando sus dos años de estudios merezcan por su buena conducta y aprovechamiento seguir un curso de especialidad, percibirán una gratificación mensual de cinco soles.

Art. 81º Los artilleros ó rifleros que obtengan mejores puntos en las series de ejercicios que se hacen en la Escuela, tendrán mientras mantengan sus puntos un premio mensual de un 20 por ciento del haber de su clase.

Art. 82º El número y clasificación de los premios se hará por el consejo de instrucción cada tres meses.

Art. 83º Los aprendices que al fin del mes obtengan el mejor punto en su clase ó se distingan por su buena conducta ó aprovechamiento en los ejercicios, tendrán un premio de un 10 sobre su haber.

Penas y castigos

Art. 84º Las faltas se clasifican en leves y graves.

1º Son faltas leves todas aquellas que no merecen enjuiciamiento.

2º Son faltas graves aquellas que por su entidad merezcan someter al delincuente á la sanción de un juicio militar.

Art. 85º Las faltas leves se corregirán con arresto en la cubierta, servicio de policía y de hospital.

Art. 86º Las faltas graves como insubordinación ó atentado contra la moral, serán juzgados en juicio militar y castigados conforme á los

preceptos del código militar.

Reenganche

Art. 87º Los aprendices que cumplan el tiempo de servicio obligatorio de siete años en los buques de la escuadra y se reenganchen por tres años más, tendrán una gratificación del 25 por ciento sobre el haber de la clase que invisten.

Art. 88º El reenganche sólo tendrá efecto cuando el aspirante haya observado buena conducta y no tenga notas graves en su libreta.

Libreta de servicios y caja de ahorros

Art. 89º Cada aprendiz tendrá una libreta en que se le anotará su filiación, fecha de embarque en la escuela, lugar de su nacimiento, edad y certificado médico expedido por el cirujano del buque.

Art. 90º Mensualmente se anotará por el teniente de detall la nota que los aprendices tuvieran, tanto en sus clases como en los ejercicios, extractando los partes que deben pasarle los maestros inspectores y tenientes de brigada.

Art. 91º Tan pronto como un aprendiz tenga una pensión ó premio pecuniario, se le abrirá en la Beneficencia de Lima una cuenta de ahorro, la que nó podrá ser retirada hasta que el aprendiz sea licenciado del servicio.

Art. 92º Al terminar sus cursos y pasar al servicio de la escuadra, se entregará al comandante del buque ó dependencia á que sea destinado, su libreta de ahorros y libreta de servicios, exigiendo el respectivo comprobante.

Estudios y ejercicios

Art. 93º Las horas de estudio y ejercicios se consignarán en el reglamento de servicio interior.

Servicio Militar de Guerra

Art. 94º Diariamente entrará de servicio de guardia una sección.

Art. 95º Las guardias se relevarán á 8 h. a.m. como lo prescribe el Código naval.

Se mantendrán los centinelas que en el servicio del buque sean necesarios.

ESCUELA DE GRUMETES

Cuadro que manifiesta las materias cursadas, profesores que las han dictado y los calificativos obtenidos por los alumnos en los exámenes del cuarto año escolar

Alumnos	Aritmética Práctica Prof. Tnte. 1º D. Juan F. Otoya	Nociones de Geog. Física y Astronómica Prof. Rubén Vásquez	Lectura Prof. D. Conrado Orrego	Caligrafía Prof. D. Darío Fuentes	Labores marineras Prof. contramaestre José Cardoso
Carlos Izaguirre	S. por unanimidad	3 S 1 B		B por unanimidad	B por unanimidad
Alberto Ganoza	5 S 1 B			" " "	" " "
Aurelio Burga			B por unanimidad	" " "	" " "
José Sanabria			" " "	" " "	" " "
Juan Durán			" " "	" " "	" " "
Claudio Rodríguez			" " "	" " "	" " "
Alberto Gárate	4 S 2 B	3 B 1 mediano		" " "	" " "
Emeterio Prieto			" " "	" " "	" " "
Miguel Angelo			" " "	" " "	" " "
Aurelio Valle			" " "	" " "	" " "
Agustín Tello			" " "	" " "	" " "
Domingo Guerrero			" " "	" " "	" " "
Francisco Palma	4 S 2 B	B por unanimidad		" " "	" " "
Nicolás López	4 S 2 B	3 B 1 mediano		" " "	" " "
Manuel Viale	4 S 2 B	S por unanimidad		" " "	" " "
Miguel Chiesa			" " "	" " "	" " "
José Méndez	4 S 2 B	B por unanimidad		" " "	" " "
Emiliano Carrasco			" " "	" " "	" " "
Ruperto Cornejo			" " "	" " "	" " "
Alfredo Llerena			" " "	" " "	" " "
Miguel Collas			" " "	" " "	" " "
Faustino Zevallos			" " "	" " "	" " "
Benjamín Aliaga			" " "	" " "	" " "
Pablo Núñez			" " "	" " "	" " "
Borgoño Rossi			" " "	" " "	" " "
Rufino López	4 S 2 B	3 S 1 B		" " "	" " "
Daniel Navarro			" " "	" " "	" " "
Teófilo Salazar			" " "	" " "	" " "
Manuel Castro			" " "	" " "	" " "
Esteban Dueñas			" " "	" " "	" " "
Francisco Palomares	4 S 2 B	B por unanimidad		" " "	" " "
Francisco Godoy	S por unanimidad	S por unanimidad		" " "	" " "
Glicerio Diaz	4 S 2 B			" " "	" " "
Claudio Escurra			" " "	" " "	" " "
Eleuterio Campos			" " "	" " "	" " "
Carlos Rodríguez			" " "	" " "	" " "
Felipe Javier			" " "	" " "	" " "
Francisco Canchaya			" " "	" " "	" " "
Manuel Gerón			" " "	" " "	" " "
Luis Castro			" " "	" " "	" " "
Abraham Ramírez			" " "	" " "	" " "
Manuel Castañeda			" " "	" " "	" " "
Fernando Alvarez			" " "	" " "	" " "
Eugenio Espinosa	S por unanimidad	S por unanimidad			
Manuel Flores			" " "	" " "	" " "
Tomás Urrutia			" " "	" " "	" " "
Miguel Risco			" " "	" " "	" " "
Gregorio Reynoso			" " "	" " "	" " "
Lisandro Llerena	4 S 2 B	2 S 2 B			

Nota.– Las letras puestas en las casillas indican lo siguiente: S: sobresaliente, B: bueno.

V°B°
El Director
ALJOVIN

Pontón, *Perú*, Callao, febrero 27 de 1892
El secretario
P. RODRIGUEZ SALAZAR.

Art. 96º Para los ejercicios generales y horas de clase los individuos de guardia se incorporarán á sus puestos ó clases, salvo orden en contrario.

Uniforme e insignias

Art. 97º El uniforme será el prescrito para la marinería de la escuadra.

Art. 98º El orden en que debe alternarse el uniforme á bordo, será como se dispone en el reglamento de servicio interior.

Art. 99º Las insignias que se usarán por los grumetes aprendices, por los oficiales de mar y aprendices de especialidades, serán las que á continuación se expresa:

1º El primer contramaestre usará en el brazo izquierdo, á 15 centímetros bajo la costura de la manga, una placa compuesta de ancla y sol sobre el arganéo, rodeado por palma y laurel bordados de oro y dos galones de 16 centímetros de oro en ángulo recto bajo la placa, de siete centímetros por lado y el vértice para abajo.

2º El segundo contramaestre usará dos anclas cruzadas con el sol encima, bordados de oro y un galón en la misma forma que en el anterior.

3º Los primeros guardianes usarán una ancla de oro con sol y dos galones de ocho milímetros.

4º Los segundos guardianes usarán una ancla con sol y un galón como el anterior.

5º Los primeros condestables usarán dos cañones bordados de oro de cinco centímetros de largo con sol encima y dos galones como el primer contramaestre.

6º Los segundos condestables usarán un cañón horizontal con un sol encima, bordado de oro y un galón como el anterior.

7º Los torpedistas de primera usarán un facsímil de torpedo de 5 centímetros, bordado de oro con sol encima y dos galones.

8º Los torpedistas de segunda usarán el torpedo como el anterior, sin sol y un galón.

9º El cabo de timoneles usará una rueda de gobierno de 5 centímetros de diámetro, bordado de lana roja y un galón de oro como los segundos guardianes.

10º Los artilleros usarán un cañón bordado de lana roja y un galón de lana en la misma forma que los anteriores.

11º Los cabos de cañón usarán dos cañones enlazados, bordados de lana roja y dos cintas del mismo color.

12º Los timoneles de órdenes usarán la rueda de gobierno y un galón, todo de lana roja.

13º Los timoneles de combate usarán la rueda de gobierno y dos galones.

14º Los gavieros usarán una ancla y un galón.

15º Los cabos de mar usarán una ancla y dos galones.

Art. 100º Todos los oficiales de mar usarán la gorra de reglamento y una ancla con sol de oro en el frente.

Art. 101º El director de la escuela queda autorizado para arreglar el plan general de ejercicios militares y marineros y el de servicio mecánico interior que regirá á bordo.

Dada en la casa de gobierno, en Lima, á veintiseis de Julio de mil novecientos uno.

EDUARDO L. DE ROMAÑA

AGUSTIN TOVAR".

El presupuesto para ese año 1901 fue distribuido así:

A. Sostenimiento		
Al mes	419	libras peruanas
Al año	5028	" "
B. Adicional para el servicio del mar		
Al mes	480	libras peruanas
Al año	5760	" "

En 1902, el Ministro Fernández al mismo tiempo que informaba de la buena marcha de la Escuela, daba a conocer que el "primer contingente de grumetes" había pasado al transporte *Chalaco*, que acababa de recibir una refacción completa. Al año siguiente, el Ministro Villavisencio aludía a la "marcha normal" y a la presencia de 100 alumnos en la Escuela. De igual manera, planteaba la posibilidad de destinar, por un tiempo determinado, a un número considerable de aprendices a la marina mercante a vela; el 31 de octubre de ese año se embarcaron en el buque mercante *Lotaire* tres aprendices con rumbo a la China[55].

En su doble condición de director de la Escuela y comandante del transporte *Constitución* (donde funcionaba aquélla) el capitán de navío Nicanor Asín presentó en diciembre de 1905 una interesante *Memoria* pormenorizando las actividades de ese año[56]. En ella se lee que la enseñanza civil recibió, por iniciativa directa del Ministro del Ramo, importantes reformas, armonizándola con el programa expedido por el Consejo de Instrucción Pública; fue nombrado para diri-

Estado que manifiesta el movimiento de las altas y promociones habidas a bordo de la expresada desde el 1° de setiembre del año ppd° hasta el mes y día de la fecha: 9/02/93

PLANA MAYOR

Clases	Nombres	Fechas
Capitán de Navío Grad°	D. Gregorio Casanova	Director nombrado de O Spr° el 1° de Setiembre de 1892
Capitán de Fragata id.	" Pedro Rodríguez Salazar	Sub Director id. de id. id. en id. id.
Capitán de Corbeta	" Salomé Porras	Id. id. de la 2ª sección de id. id. en id. id.
Teniente 1°	" Eduardo Hidalgo	Pasó a secretario de id. id. en id. id.
Id. id.	" Juan M. Ontaneda	Destinado de id. id. en id. id.
Id. id.	" Daniel S. Rivera	Id. de id. id. en 14 de Agosto del 88
Id. id.	" Juan F. Otoya	Id. de id. id. en 14 de Enero del 88
Profesor Civil	" Pedro C. Venturo	Id. de id. id. en 26 de Setiembre del 92
Id. id.	" Jacobo López de Castilla	Id. de id. id. en 12 de Octubre del 92
Id. id.	" Alejandro Carreño	Id. de id. id. el 14 de Diciembre de id.
Id. id.	" Eugenio Rossi	Id. de id. id. en 11 de Abril del 88
Id. id.	" Jorge Hanckell	Id. de id. id. en 9 de Diciembre del 92
Capellán Presbítero	" Félix Grisar	Id. de id. id. en 9 de Setiembre del 88

SECCION SEGUNDA
ESCUELA DE GRUMETES

Clases	Nombres	Lugar de nacimiento	Edad	Fecha de la matrícula	Autoridades que los han remitido	Clase de Aritmética Prof. Tnte. D. Juan F. Otoya	Clase de Geografía Prof. D. Paulino Villanueva	Clase de Lectura Prof. D. César Gordillo	Clase de Escritura Prof. César Gordillo	Total de cursos
Profesor Auxiliar	D. Pedro Black	"		Destinado en 22 de Abril de 1892						
Id. id.	" César Gordillo			Id. en 24 de Junio de id.						
Id. id.	" Paulino Villanueva			Id. en 14 de Enero del 93						
Aprendiz Grumete	Higinio Flores	Callao	16	22 de Julio de 1892	Remitido por la Intendencia de Policía del Callao	M	"	"	"	1
" "	Juan Veliz	"	15	15 de Marzo de 1892	Id. por la Mayoría de Ordenes del Dpto.	M	"	"	M	2
" "	Pablo Núñez	Piura	16	11 de Octubre de 1890	Presentado por su tutor y tío	"	"	"	"	"
" "	Francisco Baravino	Callao	18	4 de Marzo de 1892	Id. por su padre	"	"	"	"	"
" "	Francisco Herrera	Lima	16	15 de Julio del 92	Presentado voluntario	"	"	"	M	1
" "	Nicolás Girón	Callao	14	17 de Mayo de 1892	Remitido por la Comandancia del Resguardo	M	"	"	M	2
" "	Miguel Chiesa	"	15	1° de Diciembre de 1891	Presentado por la madre	M	"	"	M	2
" "	Santiago Caballero	Arequipa	16	16 de Mayo de 1892	Presentado voluntario	B	"	"	"	1
" "	Manuel Palacios	Arica	16	26 de Setiembre de 1892	Id. id.	"	"	"	"	"
" "	Faustino Zevallos	Callao	18	29 de Diciembre de 1889	Id. id.	B	"	"	"	1
" "	Fidel Guadalupe	Tarma	19	13 de Julio de 1892	Remitido por la Intendencia de Policía de Lima	B	M	"	"	2
" "	César Rivera	Lambayeque	17	8 de Marzo de 1892	Id. por la Mayoría de Ordenes del Dpto.	"	"	"	"	"
" "	Esteban Dueñas	Lima	15	24 de Agosto de 1892	Presentado por el padre	B	"	"	M	2
" "	Manuel Castro	Casma	19	9 de Octubre de 1891	Remitido por la Sub Prefectura de Casma	"	"	"	"	"
" "	Claudio Escurra	Id.	17	24 de Setiembre de 1892	Id. por la Sub Prefectura de id.	B	M	"	M	3
" "	Félix Eonofre	Cerro de Pasco	17	20 de Agosto de 1892	Presentado por el padre	B	M	"	"	2
" "	Pedro Fernández	Lima	18	24 de Diciembre de 1892	Presentado voluntario	"	"	"	M	1
" "	Gilcerio Diaz	Callao	16	22 de Julio de 1891	Id. por su hermano	S	"	"	"	1
" "	Emilio Santa Cruz	"	16	12 de Diciembre de 1892	Remitido por la Intendencia de Policía de Lima	"	"	"	"	"
" "	Abraham Ramírez	Ayacucho	15	29 de Enero de 1892	Presentado por la hermana	"	"	"	M	1
" "	Dionicio López	Jauja	16	3 de Noviembre de 1892	Remitido por la Intendencia de Lima	"	"	"	M	1
" "	Fernando Alvares	Lima	14	4 de Enero de 1892	Presentado por el Sr. Adm. de la Aduana	M	"	M	M	3
" "	Felipe Javier	Huataz	17	12 de Marzo de 1891	Remitido por la Intendencia de Policía de Lima	"	"	"	"	"
" "	Carlos Rodríguez	Callao	16	2 de Setiembre de 1891	Entregado por la madre	"	"	"	M	1
" "	Tomás Urrutia	Id.	14	14 de Enero de 1892	Presentado por la madre	M	M	"	"	2
" "	Andrés Ramos	Chancay	16	21 de Mayo de 1892	Remitido por la policía de Lima	"	"	"	"	"
" "	Norberto Peñafiel	Lima	15	11 de Enero de 1893	Presentado por su padrino	"	"	"	B	1
" "	Jacinto Serafino	Arica	15	27 de Setiembre de 1892	Presentado voluntario	B	M	M	"	3
" "	Miguel Risco	Lima	16	11 de id. de 1890	Id. por la madre	M	M	"	"	2
" "	Manuel Flores	Cañete	20	10 de Noviembre de 1891	Voluntario	"	"	"	"	"
" "	Máximo Sánchez	Moquegua	16	9 de Enero de 1893	Remitido por la Intendencia de Policía de Lima	S	M	"	"	2
" "	Ernesto Saldías	Lima	13	2 de Enero de 1893	Presentado por su padre político	"	"	"	M	1
" "	César Pitaluga	Callao	12	7 de Diciembre de 1892	Id. por su padrino	"	"	"	M	1
" "	Gustavo Castillo	Lima	15	5 de Enero de 1893	De O. Superior	"	"	"	M	1
" "	José Figueroa	Callao	12	5 de Id. id.	Presentado por el padre	B	"	"	"	1
" "	Miguel Carvajal	Arequipa	12	20 de Julio de 1892	Id. voluntario	"	"	"	M	1
" "	Angel Vitaliano	Arica	12	24 de Setiembre de 1892	Id. id.	"	"	"	M	1
" "	Sixto La Rosa	Callao	13	20 de Agosto de 1892	Presentado por su padrino	"	"	"	M	1
" "	Ignacio Acevedo	Lima	11	18 de Julio de 1892	Remitido por el Ministerio	S	M	M	"	3
" "	Lázaro Mejía	Callao	14	14 de Enero de 1892	Presentado por la madre	"	"	"	M	1
" "	Valentín Cabero	Huánuco	13	15 de Enero de 1893	Presentado por el Sr. ContraAlmirante Montero	"	"	"	"	"
" "	José Gonzáles	Lima	15	15 de Enero de 1892	Remitido por la Intendencia de Lima	"	"	"	M	1

Clases	Nombres Pontón *Perú*	Lugar de nacimento	Edad	Fecha de matrícula	Clases	Nombres	Lugar de nacimento	Edad	Fecha de matrícula
					Marineros	Felipe S. Rivera	Chincha	23	1° de Enero de 1893
Contramaestre	José A. Grau	Payta	46	21 de Octubre de 1892	"	Juan R. García	Guayaquil	23	11 de noviembre de 1892
Carpintero	Emilio Correa	Id.	29	16 de Mayo de 1888	"	Ernesto Barres	Callao	16	9 de marzo de 1892
Mayordomo de cámara	Emilio Alfaro	Lima	19	21 de Junio de 1892	"	Aurelio Valle	Pisco	15	18 de enero de 1892
Cocinero de id.	Daniel Piedrahita	Callao	20	26 de Octubre de 1892	"	Daniel Navarro	Lima	16	9 de enero de 1891
Id. de equipaje	Manuel Espinoza	Ica	36	20 de Diciembre de 1892	Marinero Stviente	Ignacio Valdivia	Ica	20	9 de enero de 1893
Marineros	José Garivaldi	Italia	54	28 de Octubre de 1891	" "	Nicolás Girón	Callao	14	14 de mayo de 1892
"	Julián Alvarez	Bolivia	20	15 de Enero de 1888	" "	Nicanor Sampe	Lima	16	14 de noviembre de 1892
"	Aurelio Burga	Cajamarca	21	10 de Julio de 1890	" "	José Pacheco	Payta	20	4 de febrero de 1892

Nota.– Las letras S, B y M corresponden a los calificativos de Sobresaliente, Bueno y Mediano e indican al mismo tiempo los cursos de que se han presentado a examen.

Al ancla, Callao febrero 9 de 1893
El jefe del Detall
SALOME PORRAS.

V°B°
ALJOVIN

gir la enseñanza civil (3 de mayo) el preceptor titular Enrique Nerini, dándosele por auxiliares a los tres maestros-inspectores de la Escuela. El 25 de julio se aprobó la modificación del "antiguo y deficiente plan reglamentario que regía desde el 6 de abril de 1901". En cuanto a la instrucción militar, se reestructuración fue igualmente significativa con énfasis en lo práctico y operativo; su conducción corrió a cargo de los guardiamarinas Mercado, Rotalde, La Torre, Gonzales y Valdivieso, del teniente de detall y del alférez de fragata José R. Gálvez. Se introdujo por primera vez el curso de torpedos a cargo del guardiamarina Juan Salaverry; la relación de las otras asignaturas fue: Lengua castellana, Pilotaje, Aritmética práctica, Artillería, Geometría, Geografía, Historia Patria y Catecismo. La disciplina fue celosamente vigilada. Finalmente, se estableció que los exámenes se verificarían del 25 al 31 de diciembre de cada año.

En 1906, el Ministro Pedro Muñiz informaba que la Escuela continuaba su marcha general "de manera satisfactoria".

ESCUELA DE GRUMETES
PROGRAMA DE ESTUDIOS: AÑO ESCOLAR 1903 - 1904

ARITMETICA:	
Profesor:	Manuel D. Faura B.
Alumnos:	Manuel Argüedas, José Hernández y Eulogio López
GEOGRAFIA DEL PERU:	
Profesor:	Manuel D. Faura B.
Alumnos:	Manuel Argüedas, José Hernández y Eulogio López
ARITMETICA:	(Correspondiente a la tercera clase)
Profesor:	Manuel V. Galdo
Alumnos:	Fabio Soto, Luis Chocano, Manuel Mendoza, Pompeyo Bohórquez, Alfredo Chacón, Juan Huaricapcha y Ernesto Martínez.
HISTORIA DEL PERU:	(Correspondiente a la tercera clase)
Profesor:	Manuel V. Galdo
Alumnos:	Fabio Soto, Luis Chocano, Manuel Mendoza, Pompeyo Bohórquez, Alfredo Chacón, Juan Huaricapcha y Ernesto Martínez.
PILOTAJE PRACTICO:	
Profesor:	Juan M. Garavito
Alumnos:	Leopoldo Paz, Angel Morales y Pablo Rolle.
ARTILLERIA:	
Profesor:	José M. Tirado
Alumnos:	Manuel Argüedas, José Hernández y Eulogio López.
CATECISMO:	
Profesor:	Antenor Octaviano Camacho.
Alumnos:	Carlos Smith, Benjamín Uceda, Germán Guisazola, Genaro Ochoa, Pompeyo Bohórquez, Luis de la Pina, Avelino Reyes, Alfredo Chacón, Manuel Argüedas, Rafael Portillo, Alejandro Lamas, Juan Huaricapcha, Julio Gómez, Aparicio Salazar y Ernesto Martínez.
ARITMETICA PRACTICA:	(Correspondiente a la segunda clase)
Profesor:	José M. Sotil
Alumnos:	Gerardo Pardo Figueroa, Luis de la Pina, Maximiliano Gómez, Victoriano Román, Carlos Chávez y Rafael García.
MANIOBRAS:	
Profesor:	Augusto R. Pimentel
Alumnos:	Federico Bustamante, Alfredo Chacón, Francisco Soto, Pompeyo Bohórquez, Luis Chocano y Manuel Mendoza.

ANEXO A

Informe del Capitán de Navío Gregorio Casanova (*)

Al Ancla, Callao, Julio 9 de 1888.– Dirección de la Escuela Naval

Señor Capitán de Navío Director de Marina

S.D.

Habiéndome cabido el honor de ser nombrado, por decreto de 14 de Enero último, Comandante del Vapor *Perú* y Director de la Escuela Naval mandada establecer á bordo de esta nave en conformidad con el decreto de su organización expedido en la misma fecha, fué mi primera atención, al entrar en ejercicio de ambos cargos, adquirir el material necesario y preparar el buque, convenientemente, hasta dejarlo expedito para el cumplido desempeño del objeto á que está destinado.

Concluida esta labor que ha durado hasta el 10 de Abril próximo pasado, la Escuela ha quedado dotada con el material que consta del documento N° 1 y en el buque se han llevado á término las obras de reparación especificadas en el N° 2.

El citado día 10 de Abril se dió principio á las labores escolares en las dos secciones que forman la institución, según tuve el honor de participarlo á esa Dirección en oficio de la misma fecha; y no teniendo ahora nada que agregar al respecto, á lo dicho entónces, doy por reiterado aquí mi citado oficio.

Posteriormente, esto es, con fecha 14 de Mayo y á mérito de una consulta elevada por esta Dirección, el Supremo Gobierno ha tenido á bien ampliar el plan de estudios primitivamente decretado para los alumnos de la sección primera, con los cursos de Composición Castellana y Literatura, correspondiendo estos cursos á los tres primeros años de la instrucción preparatoria; y en consecuencia, se ha abierto el primero de los citados cursos para la totalidad de los referidos alumnos, bajo la regencia del profesor señor D. Alejandro Deustua.

Así también se han sustituido los tres Guardias Marinas designados como profesores de la Sección segunda en el decreto orgánico, con un solo profesor auxiliar para dicha sección, asignándosele á éste el sueldo de Segundo Guardián y la ración correspondiente, que se cargará á las partidas señaladas en el presupuesto de la Escuela para sueldos y raciones de aquellos; y se ha autorizado á esta Dirección para que de los fondos del establecimiento se invierta mensualmente la cantidad de treinta soles para el haber de un capellán que celebre la misa é instruya á los alumnos en los principios de la Religión.

Hé aquí, S.D., en resúmen cuanto se relaciona con la fundación y establecimiento del Instituto cuya dirección inmediata se me ha confiado; y en cuanto á la marcha que

(*) *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina.* Lima, 1888. Anexo Nº 21, pp. 6–11.

ha seguido en el tiempo transcurrido hasta la fecha y el estado en que se halla, réstame solo decir á US., que en la Sección 1ª, ó sea la destinada para instrucción de Guardias Marinas, se ha aumentado el personal de alumnos con el ingreso de tres jóvenes escolares que se han matriculado en conformidad con las prescripciones del Reglamento, elevándose así á siete el total de alumnos en dicha Sección. Todos forman un solo curso principal de Matemáticas puras elementales, y siguen las accesorias de Inglés, Francés y Composición Castellana, á la vez que practican los ejercicios gimnásticos y de esgrima. En los últimos días del mes en curso rendirán un exámen parcial del primero de los citados cursos, y hasta tanto que esta actuación literaria tenga lugar, no me es posible aventurar opinión alguna fundada, sobre su aplicación y aprovechamiento. Con el resultado, pues, de dicho exámen, y en la oportunidad debida, cuidaré de dar cuenta á esa Dirección.

En la Sección segunda ó sea la de Grumetes, se ha completado el número de cincuenta alumnos que el Reglamento designa, con el ingreso de jóvenes que, reuniendo las calidades requeridas, han sido voluntariamente entregados por sus padres ó tutores. Estos alumnos se han clasificado en cuatro cursos diversos de la instrucción primaria elemental, esto es, de Aritmética, Geografía, Gramática Castellana y Lectura, y á todos se les enseña á escribir, el Catecismo de la Doctrina Cristiana y á practicar ejercicios militares, marineros y gimnásticos. El curso de Aritmética está regentado por el teniente D. Juan F. Otoya, un alumno de esta Sección, joven, de provecho, Pascual Castillo, dirije los cursos de Gramática y Geografía y el Guardián Rafael Sarmiento, el de lectura y escritura. Los ejercicios se practican alternados por días bajo la inmediata dirección de los oficiales de guardia y jefes de servicio. Es recomendable el estado de aprovechamiento de algunos de éstos jóvenes en las respectivas materias que cursan, satisfactorio en todos el espíritu de que se hallan poseídos, é inmejorable su salud; y todo ello como resultado de la contracción y competencia de los profesores, del buen trato que reciben y de la suficiente y sana alimentación y buenas condiciones higiénicas en que viven.

Dos obras necesarísimas, una para la conservación del buque y la otra para el servicio especial de la Escuela en él instalada, están en actual ejecución y quedarán terminadas dentro de muy breve plazo. Es la primera, la reparación de la cubierta de toldilla, y la segunda el arreglo de un pequeño gabinete en la cámara alta, para depósito y conservación de libros, planos é instrumentos de la Escuela. Careciendo dicha cubierta de toldos que la preserven de la intemperie, pues se hallan totalmente destruidos los que tuvo cuando el buque pertenecia á la Compañía Inglesa de Vapores, se halla muy deteriorada á consecuencia de las fuertes insolaciones que ha sufrido. Su reparación pues, como digo arriba, es de absoluta necesidad; y para satisfacerla, consultando la mayor economía en los gastos y las verdaderas conveniencias, he despedido un sirviente de cámara y al carbonero, cuyos servicios no son por ahora indispensables, y hé aplicado sus sueldos y raciones, al pago de sueldo y ración de un segundo calafate que he contratado por el tiempo que dure la obra, y á la compra de materiales para llevarla á término.

Así también para el arreglo del gabinete ha sido necesario contratar un carpintero auxiliar, para que con el de dotación, preste sus servicios en dicha obra, á fin de terminarla cuanto ántes sea posible. El sueldo de veintiocho soles y su ración, son el sueldo y ración del fogonero que ganaba ambos emolumentos sin prestar servicio alguno.

Calculo que en dos meses quedarán concluidas ambas obras que repito, son de verdadera necesidad y utilidad, y ellas serán llevadas á término sin imponer gravámen

alguno extraordinario, sobre las rentas de la Escuela.

Termino esta sucinta exposición, S.D., insertando en seguida en resúmen, el estado de las rentas confiadas á mi administración y destinadas al sostenimiento de la Escuela, á saber:

Recaudado hasta la fecha	S/.	16,070 78
Invertido id. id		13,986 97
Saldo real existente en caja	S/.	2,083 81
Que agregado á los créditos activos siguientes:		
Por la subvención de la Sección de Capitanías	S/.	1,500 00
Por diarios de la Aduana		1,209 00
Por subvención de la renta del Faro		1,092 00
Forman el total activo	S/.	5,884 81

Con lo expuesto creo dejar satisfecho y contestado en todas sus partes, el oficio de US., al respecto, de 2 de los corrientes.

Dios guarde á US.

(Firmado) – *GREGORIO CASANOVA.*

N° 1– LO ESENCIALMENTE NECESARIO PARA FORMAR LA ESCUELA DE GRUMETES

Muebles

		S/.	c/.
8	Mesas de pino pintadas y barnizadas con sus respectivos herrajes	225	06
16	Bancas de id. pintadas y barnizadas		
2	Pizarras grandes de cedro id. id.		
2	Escaleras grandes de pino para bajar al dormitorio		
100	Coys lona de algodón con sus respectivas bolinas y trincas	534	78
50	Sacos id. id.		
50	Jarros de lata	3	33
50	Platos de id.	7	50
8	Gamelas de id	4	80
8	Gabetas de id.	4	80
8	Cucharones peltre	3	20
6	Docenas cucharas id.	10	80
1/2	Docena de cuchillos y trinches grandes	10	80
8	Manteles de loneta para las mesas	10	44

Vestuario

150	Pantalones loneta fina	270	00
150	Camisas de id.		
138	Camisetas de algodón	54	00
72	Corbatas de seda	18	90
106	Calzoncillos tocuyo	31	75
95	Gorras con sus respectivas cintas (*Escuela Naval*).	105	50
72	Fundas blancas para las gorras		
54	Escobillas para lavar la ropa	5	40
78	Pares de zapatos	130	00
64	Colchones de paja	60	00
50	Frazadas	60	00

Utiles de enseñanza

50	Silabarios enciclopédicos	7	50
30	Aritméticas	6	00
12	Gramáticas Castellanas	6	00
12	Geografías		
56	Pizarras	8	40
2	Gruesas de lápices para id.	1	00
2	Gruesas de lápices de tiza	1	40

Obras practicadas en el entre-puente y dormitorio

150	Libras pintura blanca	En pintar las amuradas	52	20
80	id. ocre amarillo			
72	id. azarcón			
80	Libras pintura amarilla	En pintar el dormitorio	22	00
2	Sacos de cal			
25	Libras de cola			
12	Varillas de fierro con seis tuercas cada una (aparatos para guindar los coys)		50	34

En pintar el buque por fuera

325	Libras pintura negra	35	75
5	Tarros aceite de linaza	32	50
1	id. Aguarraz	7	20

Aparatos gimnásticos

2	Pares de argollas	15	00
1	Trapecio		
2	Cuerdas con sus nudos		

Material

50	Libras cabo de manila	10	00

6	Pernos y otros útiles	3	00

Esgrima

2	Floretes	35	00
2	Espadas sables		
4	Caretas		
2	Pecheras		
1	par de guantes de gamuza		

Utiles para el altar donde debe decirse misa

1	Mesa	4	00
1	Santo Cristo	8	00
1	Par vinageras	2	00
1	Par candeleros	2	00
1	Juego de manteles	5	00
1	Misal	20	00

Otros útiles

4	Lámparas con reflectores de vidrio	7	30
2	Faroles	4	00
3	Cajones de jabón para agua salada	28	00
1	id. id. id. agua dulce	14	00
12	Barriles para hacer aguada	21	00
4	Sobremesas de paño, en componerlas y teñirlas	12	00
	Utiles de cocina	40	00
1	Chimenea para la cocina	40	00

Callao, julio 10 de 1888
El Jefe del Detall,
(Firmado) – *ROMULO G. TIZON.*

V° B° – (Firmado) – *CASANOVA.*

N. 2– OBRAS DE REPARACION EMPRENDIDAS Y TERMINADAS, Y EL COSTO DE CADA UNA DE ELLAS

Reparar toda la cañería de los baños y excusados, desarmar estos últimos y ponerlos expeditos	106	00
En carenar un salva-vidas, ponerle ocho remos de catorce piés con sus respectivas chumaceras de fierro galvanizadas, para que boguen los grumetes	46	40
En carenar y pintar un salva-vidas para hacer la aguada	3	40

En pintar y hacer pequeñas reparaciones á cuatro embarcaciones para que boguen los mismos		26	00

Biblioteca

Dos estantes para libros	820 piés cedro	110	00
	57 id. pino colorado		
	Clavos, tornillos, lija, &	9	00

Libros que se han comprado para la Biblioteca

2	Ordenanzas de Grandallana	8	00
1	Cartilla Marítima		
1	Tabla de Mendoza		
1	Obra de Ciscar		

Callao, Julio 10 de 1888
El Jefe de Detall,
(Firmado) – *ROMULO G. TIZON*

V° B° – (Firmado) – *CASANOVA.*

ANEXO B

Memoria leída ante el Jefe de Estado por el Director de la Escuela Naval en el día de la clausura del quinto año escolar (*)

Exmo. Señor

En observancia de lo prescrito en el inciso 7o. art. 4o. del Reglamento de la Escuela Naval que dirijo, tengo el honor de presentar a la consideración del Supremo Gobierno la Memoria circunstanciada relativa á la marcha que ha seguido dicha institución en el transcurso del último año, quinto de su creación, en los términos siguientes:

Cuando a principios de Setiembre de el año próximo pasado el Supremo Gobierno tuvo á bien encomendarme por tercera vez en mi carrera, la dirección de este plantel, destinado á dar instrucción técnica a los jóvenes que se dedican á la marina, acepté resueltamente tan delicado cargo, porque la espontaneidad con que me fué ofrecido, fué para mí señalada y manifiesta prueba de honrosa confianza, y a fin de corresponder dignamente á ella, propúseme en esta ocasión, como en las anteriores, consagrar á su desempeño mis fuerzas de todo orden con la única mira, de que la institución alcance o realice las patrióticas aspiraciones fundadas en su creación y sostenimiento.

Con voluntad firme y decidida y la cooperación del cuerpo docente, emprendí pues esta labor en la fecha citada; y los resultados obtenidos en las actuaciones generales verificadas en los últimos 9 días, son testimonio fehaciente de esta aserción.

Podría observarse tal vez, que estos resultados corresponden también en gran parte á la labor hecha desde el comienzo del año escolar, en Mayo último, hasta principios de Setiembre, pero si se considera, que durante este tiempo, que comprende cuatro meses corridos, estuvieron suspendidos los estudios por la epidemia de la influenza que sobrevino á las poblaciones de la costa en Julio y Agosto, y que aunque abierta la Escuela desde Mayo anterior, sólo comenzaron realmente dichos estudios en Junio, se verá que rebajado el tiempo perdido por estas y otras causas, entre las que debe figurar también la prolongada ausencia de la Escuela de crecido número de alumnos, sólo puede contarse, con toda propiedad como tiempo útil para las labores escolares del año, el que dejo arriba apuntado.

Por manera pues, que el quinto año escolar de la institución ha llegado a su término, por una reunión de causas todas adversas reducido a su mitad. Ha sido por tanto necesario para obtener todo el provecho posible en este tiempo relativamente corto, duplicar el trabajo a los alumnos y profesores; y compláceme declarar aquí, que en esta ardua y cotidiana labor he sido debidamente secundado sin excepción alguna, por todo el cuerpo docente.

Son diez y seis las diversas materias cursadas en el año y treintaiuno los alumnos examinados en ellas, distribuidas y clasificadas en el órden establecido en el cuadro incluso No. 1.

Aritmética, Algebra y en suma, todos los cursos que comprenden el plan general

(*) Archivo Histórico de Marina.

de estudios decretado para esta Sección.

Estos cursos han sido dictados por los profesores con arreglo á los programas aprobados por el consejo de instrucción y son los mismos que se siguieron en la antigua Escuela Naval y a la vez los más extensos en cada materia y los más apropiados para formar buenos oficiales de marina.

Merecen sin embargo mencionarse especialmente los cursos de Astronomía, Artillería Naval y Mecánica que han sido dictados con sujeción á escojidos y señalados textos; y así el 1o. dictado por el Teniente 1ro. D. J.M. Ontaneda con cuatro alumnos, comenzó a funcionar á mediados de setiembre con arreglo al texto de Dubois que es, sin disputa alguna, uno de los mejores y más modernos; como texto didáctico; la excelente obra del brigadier Barrios; y la no menos importante y más moderna del capitán Hermida, adoptada hoy como texto en la Escuela Naval de España, han servido de base para formular el programa y dictar el curso de Artillería Naval que se instaló en Octubre regentado por el ingeniero civil D. Jacobo López de Castilla, con nueve alumnos; y por último, el curso de Mecánica abierto en octubre, se ha dictado por el ingeniero civil Don Pedro C. Venturo con arreglo al texto de Combet con tres alumnos.

Por separación con licencia por tres meses concedida en octubre al teniente 2o. D. Carlos T. Barandiarán que a la sazón regentaba los cursos de Hidrografía y Algebra elemental, la dirección tomó á su cargo el segundo con seis alumnos y encomendó el 1o. al teniente Ontaneda con diez alumnos; y comenzados apenas estos cursos cuando en la fecha citada, tuvieron lugar tales cambios, sus nuevos profesores continuaron, hasta terminar su dictado y rendir su examen en las actuaciones generales del presente año.

Así también la separación en 28 de noviembre último del Alférez Haza, dejó en suspenso de pronto los cursos de Navegación y Análisis que dicho oficial regentaba; y la Dirección, para atender á esta emergencia no esperada, á la terminación casi del año escolar, hubo de tomar a su cargo el primero de dichos cursos, y encomendar la regencia del segundo, con la competente autorización Suprema al ingeniero D. Alejandro Carreño.

La exposición que precede, aunque lijera y sucinta, la considero suficiente para dar cabal idea de la marcha que ha seguido la Escuela Naval confiada a mi cuidado, en orden a la instrucción recibida por los alumnos de la Sección primera en el transcurso del año.

Y por lo que respecta al mismo objeto por los aprendices que forman la Sección 2a. el cuadro incluso bajo el No. 2 expresa también claramente esta marcha. El comprende, como el anterior, la nómina de la diversas materias del curso completo de estudios decretado para esta Sección y los resultados obtenidos en los exámenes generales del año, con espresión del calificativo que ha correspondido a cada alumno. Por el examen atento de ambos cuadros se verá que han completado su instrucción nueve jóvenes de la Sección 1a. y doce de la 2a. y unos y otros se hallan espeditos para adquirir en el ejercicio de su profesión la práctica de que carecen. Podrá advertirse también, a primera vista que no han rendido examen de materia alguna nueve jóvenes alumnos de la Sección 1a. por causas que, creo deber mío esplanar extensamente en oficio separado, para cabal conocimiento del Supremo Gobierno.

La matrícula de la Sección 1a. que comprendía cuarenta y tres alumnos de diversas condiciones al comienzo del año escolar, ha sufrido alguna reducción con la separación de orden Suprema de cuatro alumnos y el fallecimiento de otro, y con la separación de hecho, por ausencia de la Escuela durante todo el año escolar de cuatro alumnos.

ANEXO B

El movimiento de alta y baja de la 2a. se halla espresado en el cuadro No. 2 y del cuerpo docente en el número 3.

Las rentas destinadas al sostenimiento de la institución provenientes de la Tesorería General y de las pensiones de alumnos de la Sección 1a. se han recaudado en la forma siguiente: de la Tesorería por presupuestos, los correspondientes a junio en parte y julio á enero inclusive, y su monto asciende á diez y nueve mil ciento noventa y seis soles treinta y cinco centavos (S/. 19,196.35) de los alumnos por pensiones, las correspondientes en parte á los meses corridos de setiembre último al presente dos mil cuatrocientos veinte y nueve soles ochenta y ocho centavos (S/. 2,429.88) y ésta unida á la anterior hacen un monto total de ingresos de veintiún mil seiscientos veinte y seis soles veinte y tres centavos (S /. 21,626.23) con el cual se han pagado las rentas de todos los empleados y tripulación desde junio inclusive hasta el día; y los suministros a los proveedores desde setiembre hasta la fecha. Se ha atendido también y se ha hecho frente á algunos gastos extraordinarios é indispensables para el mejoramiento del material del buque Escuela; y así, se ha refaccionado completamente la antigua cocina que no funcionaba por su imperfecto estado en más de tres meses; se han tapizado de nuevo los muebles del comedor, comprado otros y se ha renovado en gran parte el servicio de mesa; se ha arreglado convenientemente un local para oficina del Jefe del Detall; otro para despensa y otro para guardarropa; y por útlimo, se está construyendo en la cubierta principal un salón y los muebles necesarios para depósito de los aparatos de física. Se ha suministrado también a los Grumetes y tripulantes, sin excepción alguna, calzado de que carecían, un vestuario azul de paño y franela, dos vestuarios de lienzo blanco para el verano y corbatas. Por manera que deduciendo el monto de estos gastos ordinarios y extraordinarios, de la suma total recaudada, queda el saldo real y efectivo existente en caja de seis mil quinientos y veinte y ocho soles setenta y dos centavos (S/. 6,528.72) y de aquí es fácil deducir que ha desaparecido el estado angustioso de la situación financiera en que hallé esta Escuela al tiempo de mi ingreso a ella, en seis de setiembre del año próximo pasado, y al que con toda exactitud se refiere mi oficio a la Dirección de Marina de la misma fecha; y vuelto en sólo cinco meses de una administración correcta al de prosperidad y holgura que tuvo desde su restablecimiento en enero de 1888 hasta principios de julio de 1890.

He aquí Exmo. Señor expuesta tan sucintamente como me ha sido posible la marcha que ha seguido la Escuela cuya dirección se sirvió V.S. confiarme, y el estado en que al presente se halla.

Cúmpleme ahora manifestar a V.E. mis más efusivos agradecimientos por haber honrado con su presencia el acto solemne de su clausura.

Agradezco también a los SS Jefes de Marina que forman la comisión nombrada por el Ministerio y a los caballeros que sin formar parte de dicha comisión me han prestado su bondadosa é inteligente cooperación para llevar á debido efecto las actuaciones generales del año que termina.

Y cuanto a los jóvenes que, habiendo terminado sus estudios, pasarán muy pronto de la condición de simples escolares a la de hombres públicos, tócame recomendarles que en el curso de la noble carrera que han elegido para servir a su patria, sigan siempre y en todas circunstancias el camino recto y ancho que á la vez señalan el honor y el deber.

Pontón *Perú* , Callao febrero 9 de 1893
Exmo. Señor
GREGORIO CASANOVA.

NOTAS AL CAPITULO V

1. *Memoria de Guerra y Marina* presentada..., p.12. En un oficio al Director de Marina (marzo de 1889) que se conserva en el Archivo Histórico de Marina, el entonces Director de la Escuela Naval sintetizó magistralmente lo que acabamos de manifestar: "La dolorosa experiencia adquirida en el curso de las calamidades de todo género que trajo consigo la desastrosa guerra nacional ha sido, sin duda alguna, la causa determinante que ha producido ya el convencimiento, hasta en los espíritus más apasionados, sobre la verdadera necesidad que, desde su fundación, ha tenido y tiene todavía la República para la defensa y custodia de su costa, de su integridad y de su honra, del concurso eficaz e ineludible de una Marina Militar; fuerte no tan sólo por el poder material de sus naves y armamentos, al nivel siempre de los incesantes progresos del arte de la guerra, sino también por la conveniente organización, por la disciplina y por la instrucción técnica de su personal respectivo. Comprendiéndolo así, el Supremo Gobierno y a fin de llenar la principal parte de esta segunda condición, es decir, para dar instrucción profesional a los jóvenes que se dedican a la Marina, tuvo a bien restablecer la Escuela Naval..." A. H. de M., Escuela Naval, 1889. Vapor *Perú*, doc. 1. Una visión sucinta de la Escuela en estos años de la postguerra, se encuentra en el libro del teniente 1° Jorge Ortiz Sotelo publicado en 1981 bajo el título de *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)*.
2. *Memoria del Ramo de Marina* que presenta..., p. 4. Informaba asimismo que con el aporte parcial de la contribución denominada de Capitanías, se había conseguido para la Biblioteca de la Escuela una colección de las "más modernas obras científicas de Navegación, de Construcción Naval y de Torpedos".
3. Ambas comunicaciones se encuentran en: A. H. de M., *Perú*, pontón 1888. Escuela Naval, docs. 3 y 4. En el No. 5 de la *Revista de Marina* del año 1930 (pp. 481-485) se halla la conferencia sustentada por el capitán de navío Ernesto Salaverry acerca de lo que él calificó como el Primer Director de la Escuela Naval moderna. El artículo titulado *Apuntes biográficos del Capitán de Navío Don Gregorio Casanova*, reseña en gran parte la labor cumplida por Casanova durante sus dos gestiones al frente de la Escuela Naval (1888-1890; 1892-1896). Refiere el autor que, a pesar de la penuria fiscal de esos años iniciales, la Escuela Naval fue "modelo de organización, disciplina, espíritu de cuerpo y preparación técnica".
4. Creada primitivamente esta Sección para 10 alumnos, sólo se habían matriculado 4 hasta la citada fecha (10 de abril) y con ellos –tal como queda dicho– se dio comienzo a las labores académicas. Posteriormente, esto es el 17 de agosto, fue ampliado el número de vacantes a 20.
5. A. H. de M., Escuela Naval, 1888. Profesores, doc. 4. Con fecha 14 de mayo, el Ministro del Ramo aceptó íntegramente los pedidos formulados por el director de la Escuela Naval.

6. A. H. de M., *Perú*, vapor 1888. Escuela Naval, doc. 6. Este valioso documento fue elevado al Director de Marina para su conocimiento con fecha 12 de mayo.
7. A los alumnos numerarios, además de pagar una fianza de 1,000 soles (que los supernumerarios no pagaban) se les asignó la pensión mensual de 20 soles. Años más tarde (14 de abril de 1892) el director de la Escuela, Arístides S. Aljovín se dirigió al Director de Marina protestando por tan desigual condición, "a pesar de recibir todos iguales beneficios en instrucción y alimentación". Con fecha 19 del mismo mes, se resolvió que "desaparezca dicha desigualdad tan perjudicial al Fisco".
8. Los resultados, altamente satisfactorios, fueron publicados en varios periódicos de la época, tanto del Callao como de Lima.
9. *Informe de Gregorio Casanova al Director de Marina, 27 de mayo de 1890, sobre el estado de la Escuela Naval.* En: *Memoria de Guerra y Marina.* Lima 1890, pp. 271-272.
10. Al año siguiente (19 de febrero de 1891) el director Arístides Aljovín le informaba al Director de Marina: "Esta barca, no obstante que su maniobra no está en buenas condiciones, presta muy útiles servicios y los alumnos de ambas Secciones hacen frecuentes ejercicios marineros, con lo que van familiarizándose con las faenas de a bordo y adquiriendo la seguridad que es tan necesaria en los trabajos por alto". El comando de la barca fue asignado al capitán de corbeta Manuel Alzola con un haber de 80 soles al mes.
11. Por Resolución Suprema de 7 de marzo de 1890, habíase relevado de la Escuela Naval al capitán de fragata Pedro Gárezon que desempeñaba los cargos de Secretario, Bibliotecario y Profesor. El día 10 se nombró para ocupar esos puestos al capitán de corbeta Pedro Rodríguez Salazar.
12. Por esta época, se proyectó la creación de una Escuela de Aprendices de Maquinistas en la misma nave, para servir tanto en los buques de guerra como en la marina mercante. Este personal, generalmente extranjero, suponía para el Estado onerosos contratos, aparte de lo peligroso y arriesgado que era confiar a manos extrañas la conducción de nuestra escuadra. Sobre esto último, a comienzos de noviembre de 1894, el comandante del *Constitución* se dirigió a la Comandancia General del Departamento Marítimo del Callao advirtiendo el peligro y lo gravoso que resultaba el personal extranjero en puestos tan delicados. Recomendaba que a cada buque se le destacase uno o dos de los practicantes de la marina nacional con conocimientos elementales "para adquirir la experiencia necesaria a bordo".
13. En su *Memoria* de 1891 el Ministro de Guerra y Marina dice: "Comprendiendo el Gobierno que la carrera del marino necesita una sistemática instrucción, y que no es bastante la sola práctica en tan riesgosa como noble institución, ha velado solícito porque mejore día a día, acordando toda clase de facilidades a la Escuela Naval". Parecidos pronunciamientos harían posteriormente los Ministros encargados de esta Cartera.
14. A. H. de M., *Memoria del Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío graduado D. Arístides S. Aljovín correspondiente al año escolar 1891-1892.* Folios 9-10.
15. La comisión creyó suficiente la suma de 5,750 soles para emprender las reformas del pontón. Esta propuesta –como lo señaló el propio Ministro Belisario Suárez– dio pie para la dación de la Resolución de 2 de julio determinando la manera de cubrir tal cantidad. Cfr. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina* presenta... (1891). Anexo, p. 9.

16. *El Comercio*. Lima, 11 de agosto de 1892, p. 4.
17. Como uno de los pocos hechos positivos de esos días, en su edición del 3 de agosto de 1892, *El Comercio* informó de los cambios operados en el pontón y de los beneficios que con ellos se conseguirían en el futuro de la Escuela. Por su enorme valor histórico, reproducimos este testimonio tal como aparece. Dice así: "Se ha modificado el dormitorio, compuesto antes de camarotes en el que los alumnos quedaban aislados de dos en dos y que ahora es un solo salón, que se domina de una ojeada. Las camas están en doble hilera a las amuras; los lavatorios juntos al fondo del salón en forma de semicírculo de popa, para guardar ropa sirven las bases de las camas, formadas de dos cajones cerrados. El salón está en la cubierta baja, es espacioso, abrigado y a la vez con ventilación suficiente. Donde antes había camarotes, en la cubierta alta, se han retirado éstos, convirtiéndose en espacio que ocupaban en un salón grande, destinado para refectorio y clases. Los tambores se han utilizado, el uno para baño y el otro para cocina. El espacio comprendido entre las brazolas de la que fue parte alta de la máquina, se ha aprovechado para el gabinete de Física y la correspondiente en la toldilla para clases. El mamparo de popa de la biblioteca, se llevará algunos metros hacia proa, con lo cual la biblioteca quedará más espaciosa y con capacidad para contener nuevos anaqueles". En otro testimonio casi contemporáneo, encontramos la siguiente descripción: "El dormitorio era una pieza amplia, situada en la segunda cubierta, en la bodega de popa, rodeada de una hilera de camarotes de dos camas, una encima de otra y debajo de ellas los cajones correspondientes para guardar la ropa, teniendo en la misma popa cuatro escotillas acondicionadas de manera que la ventilación y la luz eran amplísimas; desde allí se veía el muelle de guerra y su faro". Cfr. *Historial de Don Enrique de las Casas Arriz. Narración autobiográfica de una vida al servicio de la Patria: 1874-1959*. La Perla, Imprenta del Colegio Militar "Leoncio Prado", s/f. pp. 25-26.
18. A. H. de M., *Orden General de la Armada*, No. 24 de 6 de setiembre de 1892.
19. A. H. de M., Escuela Naval, 1892. Profesores, doc. 7. Oficio de Gregorio Casanova al Director de Marina (13 de setiembre de 1892).
20. El texto de tan importante documento se reproduce en el *Anexo B* del presente volumen.
21. Con su título de guardiamarina, egresaron: Pedro A. Buenaño, Numa P. León, Carlos Caballero y Lastres, Ernesto Caballero y Lastres, Teodosio Cabada, Dimas Villavisencio, Abelardo León, Augusto Pimentel y Emilio Rosell. Los nuevos fueron destinados a los buques *Lima* y *Santa Rosa*.
22. Ellos eran: César Bielich, Héctor Carvajal, Carlos Gálvez y Francisco Derrosas; todos obtuvieron el título de guardiamarina, destinándoseles a los buques *Lima* y *Santa Rosa*.
23. A. H. de M., Escuela Naval, 1894. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 3 de febrero de 1894*.
24. *Ibídem*.
25. A. H. de M., Escuela Naval, 1894. Alumnos, doc. 8. Oficio al Director de Marina de fecha 31 de octubre de 1894.
26. El local (un espléndido y enorme edificio ubicado a las afueras de la ciudad) mereció ciertos trabajos de reparación "que su largo abandono hacía necesarios", adaptándolo al objeto que iba a ser destinado. El único inconveniente (que

no pudo subsanarse por un buen tiempo) fue la emanación de malos olores provenientes de la acequia que circundaba el hospital Dos de Mayo y sus alrededores, produciendo frecuentemente entre el alumnado fiebres palúdicas.

27. La intención era refundir en un solo instituto (en base a las extinguidas escuelas Militar de Guadalupe y Naval del Callao) y bajo un mismo plan académico, la instrucción técnica preparatoria para los oficiales del Ejército y de la Marina. Las razonas esgrimidas fueron de carácter económico e institucional: propiciar "la unión y el compañerismo perdurables". Como complemento de esta formación básica, se creó la Escuela de Aplicación.
28. La matrícula (consistente en 50 plazas) se completó con los 13 alumnos provenientes de la extinguida Escuela Naval. Para ser aspirante, se consideraba como requisito la instrucción primaria de segundo grado.
29. En su *Memoria* antes citada, Ontaneda había reclamado: "Dar mayor publicidad a las convocatorias para los concursos de Aspirantes, tanto dentro como fuera de nuestra capital, es también un recurso que no debe desdeñarse, porque ampliándose el número de concursantes, se podrá practicar una selección en mayor escala y eliminar así a los que no convengan por alguna deficiencia... Otra reforma que se impone, dado el objeto de este Instituto, consiste en aumentar el número de alumnos que en él deban educarse, porque hoy en nuestras condiciones, debemos pensar desde luego en renovar la mayor parte del personal de Oficiales del Ejército y de la Marina que está casi destruido; y en segundo lugar reemplazar las bajas naturales que ocurran".
30. A. H. de M., Escuela Naval, 1901. *Memoria del Director de la Escuela Naval, capitán de fragata Don Juan Manuel Ontaneda correspondiente al año escolar de 1900-1901*, doc. 1.
31. Argumentación que el tiempo corroboraría a favor del Ministro Carvajal.
32. Cfr. *La evolución de la Escuela Naval. El pontón Perú*. En: *Revista de Marina*. Lima, año XIV, noviembre y diciembre de 1929, No. 6, pp. 481-482. Según este breve testimonio, a mediados de 1908 "el viejo pontón comenzó a hacer agua", razón por la cual se le remolcó al norte de la bahía del Callao, donde varó perdiéndose después totalmente.
33. Apenas 11 alumnos pasaron a la Escuela de Chorrillos.
34. En oficio del alcalde provincial de Lima al Director de Marina (28 de noviembre) le manifestaba: "Cúmpleme al respecto decir a US. que he dictado las órdenes convenientes a fin de que todos los relojes de la dependencia del municipio, sean arreglados en conformidad con la mencionada hora oficial". En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. Cuatro años antes (13 de noviembre de 1896) el Ministro de Guerra y Marina habíase dirigido al Ministro de Fomento para comunicarle que "a partir de ese día quedaba establecido en el buque-escuela un servicio permanente para fijar diariamente la hora meridiana". En oficio de respuesta (17 de noviembre) el Ministro Manuel J. Cuadros le hacía saber lo siguiente: "... me dirijo al Señor Ministro de Gobierno para que si lo crea conveniente disponga que los Concejos de Lima y Callao arreglen sus relojes a la que señale la indicada nave; he dispuesto que hagan igual cosa en sus estaciones las empresas de ferrocarriles que parten de esta capital".
35. A. H. de M., Escuela Naval, 1902-03. *Memoria del Director de la Escuela Naval 1902-1903*.
36. *El Comercio*. Lima, 20 de diciembre de 1903, pp. 1-2.
37. A. H. de M., Escuela Naval, 1903-04. *Memoria del Director de la Escuela Naval, ca-*

pitán de navío Toribio Raygada, correspondiente al año escolar de 1903-1904. doc. 1.

38. *Memoria del Director de la Escuela Naval, capitán de navío don Toribio Raygada.* En: *Revista de Marina.* Lima, año III, 1º de enero de 1906, pp. 9-13.
39. *Ibídem,* p. 13.
40. Por mucho tiempo, varios de los profesores de la Escuela de Ingenieros enseñaron en la Escuela Naval. Según referencia oral del capitán de navío Germán Narváez, los profesores tomaban un botecito para ir al pontón *Perú.*
41. "Es sabido –dice Geraldo Arosemena– que desde la primera promoción salida de la guerra, en el año 1893, los Guardiamarinas permanecían tres años en la clase para ascender a Alfereces de Fragata; que no eran considerados verdaderamente como Oficiales, en cuanto a las responsabilidades inherentes a su función; y que tenían en los buques una posición singular, con alojamientos especiales, separados del resto de la Oficialidad. Esta situación un tanto anómala, hacía que un postulante a Oficial de nuestra Armada estuviera 5 años en la Escuela Naval y 3 como Guardiamarina, de modo que no alcanzaba el galón completo hasta 8 años después de su ingreso como Cadete". Cfr. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *Reflexiones sobre la Memoria del Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau, presentada en 1878.* En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.* Lima, No. 1, 1978, p. 69. Por referencia oral del comandante Alejandro Bastante, sabemos que al guardiamarina se le llamaba *Caballero* y que vestía de uniforme con espada, pero no podía firmar ni llevar el cuaderno de bitácora. El término *Caballero* era en oposición a su calidad de no militar.
44. En 1888, el Ministro de Guerra y Marina sometió a la aprobación del Congreso un proyecto que consistía en sostener en Europa, por cuenta del Estado, diez jóvenes dedicados a la carrera militar, de los cuales cinco correspondían al Ejército y los otros cinco a la Marina.
45. Según disposiciones específicas, el tiempo que demandaba esta enseñanza práctica iba en abono de los guardiamarinas embarcados, debiendo figurar así en sus respectivas hojas de servicio.
46. *El Peruano.* Lima, 21 de mayo de 1884, p. 541.
47. *Oficio de Amaro G. Tizón al Director de Marina, 10 de junio de 1893.* En: *Memoria del Ramo de Marina que presenta... (1893),* pp. 104-107.
48. Cfr. DENEGRI LUNA, Félix... *Historia Marítima del Perú. La República 1826-1851.* T. VI, vol. 2, pp. 29-30.
49. Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar,* T. III, p. 82. Antiguamente los capitanes de puerto de Paita no sólo realizaban las funciones de su cargo; hacían algo más: desarrollaban una labor educativa tendiente a la preparación de los jóvenes para formarlos en las tareas de mar. Fueron muchos los marinos de guerra que consiguieron en esa Escuela su cimiento profesional.
50. El alumno Angel Nolasco, que concluyó sus estudios, se embarcó en la barca nacional *San Remo* con el objeto de hacer sus prácticas.
51. *Memoria que presenta al Congreso Ordinario... (1888),* p. 25.
52. *Memoria del Ramo de Marina que presenta... (1887),* p. 4. En realidad, la idea de establecer la Escuela de Grumetes en las Baterías del Callao fue planteada por el anterior Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1886.
53. *El Comercio* en su edición del 26 de mayo de ese año, informaba haberse dado de baja a 40 aprendices por considerarlos "inaparentes".
54. Además de la necesidad de disponer de gente apropiada e idónea para la tri-

pulación de las naves de guerra, la Escuela –a juicio del Ministro Agustín Tovar– proporcionaría en poco tiempo el personal indispensable para la Marina Mercante nacional, que por carecer de gente propia "no podía incrementarse ni dar cumplimiento a las prescripciones reglamentarias de la materia" *(Memoria, 1901).* Por Resolución de 16 de abril del mismo año se estableció que la cuota de vacantes por Departamento sería: Lima 35, Callao 25, Arequipa 20, Puno 10, La Libertad 10, Lambayeque 10, Piura 13, Ancash 10, Tacna 5 e Ica 10. Sin embargo, por Resolución de 27 de julio de 1903, el número indicado de alumnos de 150 fue reducido a sólo 100.

55. El retorno de estos jóvenes se efectuó el 4 de enero de 1905.
56. Cfr. *Memoria del Comandante-Director del crucero-escuela Constitución.* En: *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina.* Lima, año III, 1º de enero de 1906, No. 1, pp. 1-8.

Capítulo VI

LA VIDA INSTITUCIONAL DE LA MARINA DE GUERRA

A. LA LEGISLACION NAVAL

EL CODIGO DE LA MARINA MILITAR DE 1886

En su *Memoria* de 1885, el Ministro de Guerra y Marina planteó la urgente necesidad de contar con una Legislación "propia y adecuada al adelanto de la Marina" y que estuviese en armonía con las leyes e instituciones de la República. Hasta ese momento se venía operando con un Código Naval redactado en años anteriores, que resultaba obsoleto y que no respondía a la organización de nuestra Marina Militar. Precisamente, como se verá en las páginas siguientes, a principios de ese año la Junta Calificadora de Marina, formada por competentes y distinguidos jefes de la armada, asumió la tarea de revisar el aludido Código y formular las observaciones y sugerencias del caso.

El trabajo de esta Junta, permitió que al año siguiente se expidiese la ley de 30 de octubre aprobando el *Código de la Marina Militar*, en sustitución de las caducas *Ordenanzas de la Marina Naval*[1]. En oficio de 5 de noviembre de 1886, dirigido al Director General de Marina, el contralmirante Antonio A. de la Haza daba a conocer la relación del personal de la junta que había participado en la última revisión y que

él había presidido. Ellos eran:

Vocales:	Capitán de navío	José R. Carreño
	" "	Ramón Azcárate
	" "	José María García
	" "	Manuel Villar
	" "	Amaro G. Tizón
	" "	Lino de la Barrera
	" "	Emilio Díaz
	Capitán de fragata	Antonio C. de la Guerra
Asesor:	Doctor	Antenor Arias

EL CODIGO DE JUSTICIA MILITAR DE 1898

Por ley de 1º de diciembre de 1898 se aprobó el *Código de Justicia Militar* presentado al Congreso por el Ejecutivo. Este nuevo Código contemplaba la creación de un Consejo Supremo de Guerra y Marina de carácter permanente, encomendando al Presidente de la República la primera designación de sus miembros.

Lamentablemente, los alcances de este Código para con la Marina fueron muy pocos y no tan bien definidos: en vista de ello, el Ministro de Guerra y Marina proponía en su *Memoria* de 1899 aprobar el proyecto de Código Naval como complemento de aquél. Un año después, por resolución de 10 de abril, se nombró una comisión de alto nivel integrada por magistrados y jefes del Ejército y la Marina con el propósito de "establecer las reformas que fuesen necesarias en el Código de Justicia Militar" para su aprobación por el Congreso[2].

EL CODIGO DE JUSTICIA NAVAL DE 1901

Separar lo que era objeto del Código de lo que debería ser materia específica de reglamentación –decía el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1901– impulsó a dicho despacho encomendar (Resolución de 17 de abril de 1901) a la Junta Superior de Marina la formulación de un Código de Justicia Naval para su aprobación por la próxima Legislatura; quedando al gobierno la facultad de expedir el reglamento para el servicio a bordo de los buques de la escuadra y demás dependencias de Marina. Esta tarea también recayó en la mencionada junta. Con el asesoramiento del notable jurisconsulto doctor Miguel Antonio de la Lama, la junta cumplió a satisfacción

con la misión encomendada, aunque el proyecto no llegó a tener aplicación. Durante largos años –refiere Basadre– los responsables por infracciones navales fueron juzgados por jueces del Ejército y así quedó subordinada, indebidamente, una jurisdicción a otra.

EL CODIGO DE MARINA MERCANTE Y REGLAMENTO DE CAPITANIAS

En noviembre de 1895 el doctor José Toribio Flórez presentó un proyecto de "Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías" al Ministerio de Guerra y Marina para su revisión y aprobación. Examinados por dos comisiones durante diecinueve meses y al cabo de casi cinco años de permanecer archivado se expidió la Resolución de 13 de marzo de 1900 autorizando su aprobación y circulación oficial. Asimismo, se autorizó a su autor realizar la impresión del caso, obligándose a proporcionar al gobierno "el número de ejemplares que le pidiese al precio de cuatro soles cincuenta centavos". Entraría en vigencia a partir del 28 de julio de ese año.

Dicho Código –a juicio de ambas comisiones– cumplía las exigencias del momento, pues su texto "se hallaba acorde con las últimas resoluciones expedidas en el país y en concordancia con los tratados y convenciones consulares de otras naciones". Además, incluía el Reglamento de arqueo de Moorsem y otros marítimos. Se componía de 685 artículos agrupados en cinco libros en un solo volumen, acompañados de 73 apéndices. Los libros llevan asignados los siguientes títulos:

Libro 1º: De los Capitanes de los Puertos
" 2º: De los Buques antes de zarpar en sus entradas y salidas
" 3º: De las Naves durante la Navegación
' 4º: De la nacionalización y matriculación de las naves; de los Pilotos; del servicio de los gremios de matriculados y de la maestranza naval.
" 5º: De las Milicias Navales

B. LOS ORGANISMOS Y LAS DEPENDENCIAS SUPERIORES

EL SUPREMO CONSEJO DE GUERRA Y MARINA

Tal como se ha dicho, el Código de Justicia Militar de 1898 consideró la creación, con carácter permanente, de un Consejo Supremo de Guerra y Marina que actuase como "el primer tribunal de la adminis-

tración de justicia militar", velando por el mantenimiento de la paz pública y por la moral y la disciplina institucional. Al Ejecutivo se le encomendó la primera designación de sus miembros; en efecto, por Resolución de 27 de enero de 1899, se nombró el siguiente personal integrado por jefes del ejército y la marina:

General de Brigada	Juan M. Echenique
" " "	Manuel Velarde
Coronel	José R. de la Puente
"	Isaac Recavarren
Capitán de Navío	Francisco Sáenz
" " "	Camilo N. Carrillo[3].

En sesión solemne de 23 de marzo de 1899, con asistencia de los Ministros de Estado, Vocales y Fiscales de la Corte Suprema y de la Corte Superior y demás funcionarios civiles y militares de esta capital, se instaló el Consejo. En los primeros días de abril se constituyeron las dos siguientes Salas:

Sala de Guerra

- Vocal de la Excelentísima Corte Suprema, Dr. Ricardo Ortiz de Zevallos.
- Capitán de navío Camilo N. Carrillo
- Coronel Bruno Morales Bermúdez
- Coronel Isaac Recavarren

Sala Revisora

- Vocal de la Excelentísima Corte Suprema, Dr, Manuel Castellanos.
- General Juan Martín Echenique
- Capitán de Navío Francisco Sáenz
- Coronel Miguel Valle Riestra
- Simón G. Paredes[4].

En su *Memoria* remitida al Ministro de Guerra y Marina con fecha 21 de junio de 1900, el Presidente del Consejo doctor José Mariano Jiménez consigna datos de gran valor para conocer el primer año de funcionamiento de ese organismo, "llamado á echar raíces en la República, si se procura armonizarlo con los demás reconocidos por la Constitución del Estado". Revelaba por ejemplo la penosa y lenta administración de justicia en materia Militar y la necesidad de una "se-



Comisión Codificadora de Justicia Marítima.
De pie: Toribio Raygada, Manuel A. Villavisencio y Juan B. Cobián.
Sentados: Manuel M. Valderrama, Miguel A. de la Lama,
Emilio Díaz y Víctor E. Ayarza.

vera actitud e imparcialidad" por parte de los jueces. Refería, también, que durante los once meses transcurridos habían ingresado 92 expedientes, de los cuales 12 habían sido por sentencias definitivas, 48 por sobreseimientos y 32 por quejas, competencias, consultas y asuntos varios. De estos correspondían a la zona de Lima 55, a la del Callao 7, a la de Arequipa 3, a la de Puno 9, a la del Cusco 5, a la de Apurímac 3, a la de Huancavelica 1, a la de Piura 3 y a la de Lambayeque 3.

Uno de los casos más notables, por la significación del personaje, que tuvo que resolver el Consejo fue el seguido contra el ex presidente Cáceres, y algunos de sus más cercanos colaboradores por conato de rebelión.

LA JUNTA CALIFICADORA DE MARINA

En un minucioso informe fechado el 10 de mayo de 1884, encontramos sobre esta entidad datos de sumo interés que sintetizan su génesis y la labor desplegada[5].

Creada por Resolución Suprema de 9 de noviembre de 1883 e instalada el 15 del mismo, la junta de inmediato se abocó a la difícil tarea para la cual había sido creada: la calificación del Cuerpo General de la Armada[6]. Para este efecto, hizo publicar en los periódicos avisos informativos para que todos los jefes, oficiales y guardiamarinas (inclusive los jóvenes que habían servido como aspirantes durante la guerra) presentasen su hoja de servicios debidamente certificada.

Se empleó este procedimiento –tal como lo señaló su Presidente el capitán de navío José R. Carreño– en vista "del desorden en que se encontraban las diferentes oficinas del Estado y la pérdida de muchos libros y legajos, por la consecuencia de la larga ocupación del enemigo..."[7]. Al principio, fueron muy pocos los que acudieron al llamado público de la junta. Sin embargo, poco a poco los interesados fueron presentando sus libretas, llegando a reunirse 108 hojas de servicios "perfecta y minuciosamente comprobadas y liquidadas" de acuerdo a expedientes originales y a documentos fidedignos, algunos de los cuales pertenecían al extinto Cuerpo Político de la Armada.

La labor de calificación de la junta fue evidentemente ardua y complicada. Se consideró como criterio para establecer la antigüedad "la fecha del embarque o del destino en tierra", desechando (conforme a las disposiciones del caso) el tiempo que los oficiales y guardiamarinas habían "permanecido en clase de alumnos en los establecimientos

de instrucción naval o militar". A los prisioneros de guerra –previa consulta al Ministerio del Ramo– se les computó el tiempo que habían permanecido en esa condición.

El análisis y la clasificación de toda esta vasta documentación permitió más tarde a la junta "previa clasificación de clases con arreglo a la ley especial de ascensos" (según indicación del Ministro) la formulación del Escalafón General de Marina, documento base para todas las disposiciones posteriores. Apareció ocupando el primer lugar el contralmirante Antonio de la Haza con la antigüedad en la clase de 25 de enero de 1875.

Esta primera tarea encomendada a la junta fue culminada con manifiesto éxito. Así lo hizo saber el gobierno mediante un oficio de felicitación a su Presidente: "Se ha recibido en este Despacho el informe que Ud. emitió dando cuenta de los trabajos que la Junta, que Ud. preside, ha practicado desde su instalación hasta el 10 del presente mes, como son la liquidación de las fojas de servicio de los señores Contralmirantes, Jefes, Oficiales, Guardiamarinas, Aspirantes, Comisarios, Oficiales del Cuerpo Político, el Escalafón de la Armada Nacional, la relación de los muertos antes, durante y después de la guerra, la de los heridos y contusos durante la misma y la de los vencedores en los combates de Abtao y 2 de Mayo; habiendo dado cuenta de ello a S.E. el Presidente de la República, encarga diga a Ud. que está satisfecho de la manera cómo esa Junta ha llenado uno de los objetos de su creación, acreditando una vez más la actividad y diligencia con que el cuerpo de marina se ha distinguido siempre en el cumplimiento de sus deberes; y que confía y espera que el proyecto de reglamento para capitanías de puerto de que también está encargada esa Junta, quedará terminado bien pronto, por exigirlo así las necesidades del servicio y la deficiencia del vigente"[8].

Otra tarea encomendada a la junta, fue la elaboración del Reglamento para el régimen y gobierno de las capitanías en el litoral y en los departamentos fluviales. El 3 de octubre de 1884 elevó para su aprobación la primera parte de dicho proyecto (integrado por 10 capítulos con 251 artículos, un cuadro sobre embarcaciones y 8 modelos para diversos usos); al día siguiente, se le autorizó continuar en el trabajo de la segunda parte. Al poco tiempo, se le encomendó la difícil y delicada responsabilidad de elaborar un proyecto de Legislación Naval. Respondiendo a esta solicitud, el comandante Carreño (en oficio al Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina de fecha 1º de diciembre de 1884) le expresa: "... se pondrá en ejecución las tareas relativas al mencionado trabajo, secundando el noble propósi-

to de que la Marina de Guerra tenga una legislación propia, que se halle en perfecta armonía con la estructura política de la República, con las ideas progresivas de la época y con los múltiples adelantos que han operado una transformación notable en la táctica naval".

Dos años después, su nuevo Presidente, el contralmirante Antonio de la Haza se dirigió al Ministro del Ramo para informarle que: "... como la Junta Calificadora de Marina no tiene ninguna labor preferente, he creído de mi deber dar principio desde hoy a la redacción de un Manual referente a los Códigos Naval y Militar y los de Penal y de Procedimientos que me fue grato elevar a su despacho...".

La iniciativa fue aprobada, nombrándose como asesor al doctor Antenor Arias. Por esta época, la crisis económica también afectó el normal desenvolvimiento de la junta, adeudándose a sus miembros el pago correspondiente a varios meses. Aquí el testimonio de su Presidente: "Conocedor de las circunstancias difíciles en que hoy se encuentra el erario nacional, me habría abstenido de dirigirme a Ud. para hacer notar esta irregularidad, si los deberes que me impone la presidencia de esta Junta, y más que esto, la condición penosísima por la que hoy atraviesan los Señores Vocales y empleados de ella, no me obligaran a manifestar a Ud., que la Caja Fiscal no ha cubierto aún la cancelación del presupuesto de junio y que se adeudan en su totalidad el de los meses de julio y agosto... El Sr. Ministro no ignora que los haberes de los Señores Vocales constituyen la única renta para subvenir a sus necesidades..."[9].

A fines de 1886 (31 de diciembre) el contralmirante de la Haza elevó al Director de Marina un minucioso informe reseñando la labor cumplida por la junta. Según ese documento, que se conserva en el Archivo Histórico de Marina, los trabajos efectuados por la Junta desde la fecha de su creación eran:

- Calificación de las fojas de servicio de los generales, jefes, oficiales y guardiamarinas, aspirantes, Cuerpo Político de la Armada, maquinistas, etc.
- Formación del Escalafón de todo el personal de la Marina.
- Emisión de informes en cuanto asuntos de Marina le solicitaba el gobierno.
- Elaboración de la primera y segunda parte del Reglamento de Capitanías de Puertos.
- Elaboración del primer y segundo tomo del Código Naval, que mereció la sanción favorable del Cuerpo Legislativo mandándose a promulgar y cumplir por ley de 30 de octubre de 1886.
- Elaboración del Código Penal Marítimo para el servicio de la ar-

mada. Igualmente, el de Procedimientos para los juicios que debían seguirse por delitos marítimos.
- Confección de un Manual para el servicio de la Marina de Guerra, que mereció la aprobación del gobierno y que se mandó a cumplir por decreto de 3 de diciembre de 1886.
- Elaboración del nuevo Reglamento para el servicio de las capitanías y las tarifas a que tenían que sujetarse los trabajadores matriculados, en el pago que el comercio debería efectuarles por su trabajo.

Como consecuencia de la liquidación de la junta (enero de 1887), quedaron sin colocación los siguientes jefes: capitanes de navío Ramón Azcárate, José María García, Manuel Villar y graduado de esta clase Emilio Díaz, los que por contar con más de cuarenta años de servicios gozaban de su haber íntegro. Los otros miembros de la junta: capitanes de navío José R. Carreño, Hercilio Cabieses y Lino de la Barrera y el asesor doctor Antenor Arias, pasaron a otras colocaciones. "Los primeros –decía el contralmirante Haza– los recomiendo especialmente al Supremo Gobierno, a fin de que si lo tiene a bien, utilice sus variados y profundos conocimientos en los puestos que tuviere a bien confiarles...".

Periódicamente, aunque con personas diferentes, se convocó a esta junta para decisiones de naturaleza semejantes a las anotadas; tal como ocurrió en 1897 durante el régimen de Piérola.

LA MAYORIA DE ORDENES DEL DEPARTAMENTO MARITIMO DEL CALLAO

Con el próposito de regularizar el servicio de los buques de la armada y de normar las relaciones de sus comandantes con el Ministerio del Ramo, por Resolución de 31 de diciembre de 1885 se estableció la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao. Por ese dispositivo, de acuerdo a las irregulares circunstancias del momento, dicha institución funcionaría sólo con el personal siguiente: un mayor de órdenes y comandante de arsenales; un secretario y archivero, un oficial de la armada, un ayudante (oficial de la misma), un amanuense, un patrón de lancha y diez marineros. Estaría bajo la dependencia de la Comandancia Principal de los Tercios Navales, mientras no se juzgase "necesario restablecer la Comandancia General de Marina".

Por Resolución de 13 de enero de 1886, se nombró mayor de ór-

denes y comandante de arsenales de dicho Departamento al capitán de navío graduado Leopoldo Sánchez. Por la del 14 de enero de ese mismo año, se nombró secretario y archivero al teniente 1° Alejandro Roldán; ayudante al teniente de artillería de marina José Guerrero y amanuense al alférez de fragata José A. Morante.

El 11 de setiembre de 1890 el capitán de navío Amaro G. Tizón fue nombrado mayor de órdenes del mencionado Departamento, en reemplazo del capitán de navío graduado Antonio C. de la Guerra que pasó a otra colocación. Cinco años después (marzo de 1895) ocupó la jefatura el capitán de navío graduado José Manuel Marquina.

La vida de este organismo fue relativamente breve, aunque en sus pocos años de actividad cumplió con acierto las funciones encomendadas. Por decreto de 2 de agosto de 1894 se estableció la Comandancia General de este Departamento Marítimo, que más tarde se transformaría en la Comandancia General de la Escuadra, asignándole el siguiente personal propuesto por su jefe Manuel San Román.

Secretario de la Comandancia General: capitán de fragata Federico Rincón (con haber de mil soles al año).

Archivero y Amanuense: comisario de guerra y marina José Félix Ramírez (con ochocientos soles al año).

Ayudante de la Comandancia General: subteniente de infantería Luis San Román (con seiscientos soles al año).

Por Decreto Supremo de 12 de julio de 1896 y con el objeto de "dar más unidad al servicio y consultando la mejor disciplina de los buques de la Escuadra" se le suprimió; creándose la Comandancia General de la Escuadra y la Mayoría de la Escuadra. Se nombró como Mayor de Ordenes de la Escuadra a Federico Rincón.

LA COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA

Como hemos dicho líneas arriba, por Decreto Supremo de 12 de julio de 1896 se organizó la Comandancia General de la Escuadra, empleando para su sostenimiento el presupuesto votado para la clausurada Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao. Se nombró como Comandante General de la Escuadra a Bernabé Carrasco, estableciendo su sede institucional en dicho puerto en el local que ocupaba la extinta Mayoría de Ordenes.

Siguiendo con el plan de economías que el Ministerio de Guerra y Marina se había propuesto, suprimiendo empleos que no eran de absoluta necesidad y teniendo en consideración, asimismo, el escaso

número de nuestros buques de guerra, por Resolución Suprema de 10 de enero de 1901 se suprimió la Comandancia General de la Escuadra, encomendándose a la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo sus funciones; la que a su vez dependería directamente de ese despacho por conducto de la Dirección de Marina.

El texto del dispositivo dice:

"Considerando:

1º Que el erario nacional necesita hacer economías suprimiéndose todo servicio que no sea absolutamente indispensable.

2º Que por ahora carece de objeto el mantener la comandancia general de la escuadra, dados los pocos transportes que forman ésta, hasta tanto que adquiera el material naval que para su servicio necesita la república.

3º Que las economías que se hagan en el ramo de marina, debe aplicarse a la adquisición del expresado material.

Se resuelve:

1º Suprímase la comandancia general de la escuadra.

2º La mayoría de órdenes, asumirá las funciones que determina el título 2º del tomo 1 del código naval, con dependencia directa del ministerio del ramo, por conducto de la dirección de marina, mientras no se restablezca la comandancia general del departamento marítimo del Callao".

LA JUNTA SUPERIOR DE MARINA

Fue creada por Decreto Supremo de 25 de enero de 1887, siendo su primer Presidente el contralmirante Antonio A. de la Haza. Constituida primordialmente por los oficiales superiores del departamento marítimo y por los comandantes de los buques de la escuadra, todos en servicio activo y por consiguiente rentados, la Junta Superior de Marina prestó valiosos servicios a la armada en los rubros de su competencia. Vale decir, en informar detallada y minuciosamente sobre todos aquellos asuntos técnicos que afectaban a la institución. Además, tenía un carácter consultivo[10]. En marzo de 1899 presidía la junta Bernabé Carrasco.

Este organismo –tal como lo subrayó el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1900– si bien no causaba desembolso alguno al erario, tenía desde luego el gravísimo inconveniente de distraer de

sus cotidianas labores a los miembros que la formaban. Por otra parte, las labores propias de los funcionarios en servicio no dejaban a éstos muchas veces tiempo para concurrir a las reuniones convocadas por la junta; y si salían de viaje, como acontecía con cierta frecuencia, se encontraba dicho organismo privado de personal suficiente para sus estudios y por consiguiente dejaba de prestar al gobierno los servicios que de ella se esperaba.

Teniendo en cuenta esta situación y reconociendo la enorme importancia de sus labores, por Resolución Suprema de 14 de febrero de 1900 se le dotó de personal propio y estable, reorganizándola en varios de sus aspectos. Quedó constituida por los siguientes jefes de la armada: capitanes de navío Amaro G. Tizón, Juan José Raygada, los de igual clase graduados, Toribio Raygada, Ramón Freire, Enrique N. Alayza, Manuel M. Valderrama y capitán de fragata Pedro Gárezon. Se instaló el 1º de marzo de ese año en el local de la Mayoría de Ordenes de la Escuadra[11].

En esta nueva situación, la junta tuvo una corta existencia, pues a los dos años, por Resolución Suprema de 7 de enero de 1902, se puso fin a sus labores, creándose a los pocos meses (21 de mayo) el Consejo Superior de Marina[12].

EL CONSEJO SUPERIOR DE MARINA

Creado por Resolución Suprema de 21 de mayo de 1902, este Consejo tuvo como Presidente (el primero) al entonces contralmirante Melitón Carvajal. Según dicho dispositivo, el nuevo organismo estaría constituido por Oficiales Generales y Superiores del Cuerpo de la Armada que "por sus conocimientos y experiencias profesionales", pudiesen estudiar e informar idóneamente sobre cuestiones de vital importancia para la Marina Militar. Su personal sería:

Un contralmirante
El capitán del puerto del Callao
El mayor de órdenes
El director de la Escuela Naval
El director de la Escuela de Grumetes
Los comandantes de los buques (siempre que tuvieran la clase de oficiales superiores).

Según lo dispuesto, este personal de ninguna manera gravaría el Presupuesto General de la República, por cuanto que simultáneamente ejercerían funciones de jefes en diversas oficinas y dependen-



Consejo de Oficiales Generales.
Aparecen: Toribio Raygada, Manuel A. Villavisencio,
Manuel M. Carvajal, Ramón Pizarro, Enrique Varela y
César Canevaro.

cias de la marina.

En agosto de 1902 era presidente Juan José Raygada.

Por Resolución de 14 de agosto de 1903 y por convenir al servicio, se resolvió que el Visitador de Capitanías formase parte del Consejo; por la del 30 de enero de 1906, se nombró una subcomisión, con carácter permanente, anexa al Consejo e integrada por los siguientes jefes: capitán de navío Juan J. Raygada y de los graduados de la misma clase Federico Rincón y Eduardo Hidalgo. Dicha subcomisión pasaría revista en el Consejo.

LA COMANDANCIA PRINCIPAL DE LAS MILICIAS NAVALES

Encargada principalmente de organizar y supervisar el servicio de las Milicias Navales de la República y teniendo por sede el puerto del Callao, esta Comandancia cumplió una destacada y proficua labor.

El Código de la Marina Militar de octubre de 1886, preparado por la Junta Calificadora de Marina, como se ha visto en páginas anteriores, en el título 5° del Tomo I estableció la organización de las Milicias Navales a nivel nacional. Dos años más tarde, el Decreto Supremo de 8 de mayo firmado por el Presidente Cáceres y su Ministro de Guerra y Marina Elías Mujica, operativizó tal enunciado en los términos siguientes:

Art. 1º Las Milicias Navales de la República, compuesta de todos los individuos residentes en las costas, islas y territorios fluviales que ejercen alguna industria ó profesión marítima y que estén matriculados en los diversos gremios, se organizarán en la forma que establece el título 5°, del Código, como sigue:

1º Del conjunto de todas las milicias se formarán Tercios Navales que corresponderán á los Departamentos Políticos en la extensión de costa que éstos abrazan y cada uno tomará el nombre del Departamento respectivo[13].

2º Los Tercios se dividirán en Partidos que abracen la extensión del territorio de cada provincia tomando los nombres de las capitales de éstas.

3º Cada partido se subdividirá en tantos Distritos como puertos y caletas haya en la costa y en las islas adyacentes, en que existen matriculados de mar, y cada distrito tomará el nombre de la localidad respectiva.

Art. 2º En la organización militar de los gremios se considerarán como marineros todos los matriculados en ellos, y su distribución

será la siguiente:

1º Los matriculados se dividirán en Trozos de 20 hombres, que llevarán el nombre del Distrito á que pertenecen, distinguiéndose por el número correlativo que les corresponde; considerándose como un solo Trozo los grupos mayores de 10 y menores de 30 individuos.

2º Cada cinco Trozos de un partido formarán un División; cada tres divisiones compondrán una Brigada; y el conjunto de todos los tercios constituye el total de las Milicias Navales del Departamento marítimo ó apostadero.

Art. 3º Para el gobierno y disciplina de las Milicias Navales se dotará a cada Trozo con un cabo; y cuando formen Divisiones, habrá además en cada una, un sargento primero y un sargento segundo.

Art. 4º Los Distritos serán mandados por los respectivos Capitanes de Puerto con la denominación de "Comandantes de Distritos", los que estarán subordinados al "Comandante del partido" que lo será el capitán de puerto más caracterizado de la jurisdicción, éstos á su vez dependerán del Ministerio del Ramo por conducto del jefe de la sección de Capitanías, que llevará el detall de las Milicias Navales del Departamento Marítimo del Callao.

Art. 5º Los capitanes de puerto tendrán al mando inmediato de las Milicias Navales pertenecientes á los lugares en que ejerzan su autoridad; pero si hay ayudantes en las capitanías, tendrán éstos el mando inmediato de las milicias de la localidad subordinados al capitán del puerto, y en las caletas donde no haya capitán nombrado recaerá el mando sobre el que funcione como tal, ó sobre el más caracterizado de los sargentos ó cabos de las milicias.

Art. 6º En los puertos que hay Instructor de Guardia Nacional, se encargará éste de la instrucción militar de las Milicias Navales, y en los que no los haya, se destinará con este objeto un sargento de inválidos[14].

Simultáneamente y con el objeto de dar cumplimiento al decreto anterior, el Ministro del Ramo dispuso la distribución de las Milicias Navales en los Tercios, Partidos, Distritos y Trozos que a continuación se expresan:

Tercio Naval de Piura

Partido de Tumbes	Distrito de Tumbes	Un Trozo
Id. de Paita	de Paita	Dos Divisiones
	de Sechura	Tres Divisiones

Tercio Naval de Lambayeque

Partido de Lambayeque	Distrito de San José	Cuatro Trozos
	de Pimentel	Un Trozo
Id. Chiclayo	de Eten	Tres Trozos
	de Santa Rosa	Tres Trozos
	de Chérrepe	

Tercio Naval de La Libertad

Partido de Pacasmayo	Distrito de Pacasmayo	Cuatro Trozos
Id. de Trujillo	de Malabrigo	Dos Trozos
	de Huanchaco	Una División
	de Salaverry	Dos Divisiones
	de Guañape	Un Trozo

Tercio Naval de Ancash

Partido de Santa	Distrito de Santa	
	de Chimbote	Dos Trozos
	de Samanco	Dos Trozos
	de Casma	Dos Trozos
	de Huarmey	Un Trozo

Tercio Naval de Lima

Partido de Chancay	Distrito de Supe	Dos Trozos
	de Huacho	Dos Divisiones
	de Chancay	Un Trozo
Id. de Lima	de Ancón	Un Trozo
	de Chorrillos	
	de Cerro Azul	Tres Trozos

Tercio Naval del Callao

Partido del Callao	Distrito del Callao	Dos Divisiones

Tercio Naval de Ica

Partido de Chincha	Distrito de Tambo	
	de Mora	Una División
	de Pisco	Dos Divisiones



ANTONIO A. DE LA HAZA
Conspicuo miembro de la Armada Nacional
e integrante de varias comisiones
que trabajaron en bien de su institución.

Tercio Naval de Arequipa

Partido de Camaná	Distrito de Lomas	Un Trozo
	de Chala	Un Trozo
de Islay	de Quilca	Un Trozo
	de Mollendo	Una División

Tercio Naval de Moquegua

Partido de Pacocha	Distrito de Pacocha	Un Trozo

Para el gobierno y disciplina de las Milicias Navales, se nombró a los jefes y oficiales siguientes:

Tercio Naval de Piura

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Paita, capitán de navío graduado D. Ricardo Cavenecia.
Comandante del Partido de Tumbes–capitán de ese puerto, capitán de fragata graduado D. Enrique N. Alayza.
Comandante de las Milicias de Paita–ayudante de la capitanía teniente 2º D. Florentino Flores.
Comandante del Distrito de Sechura–capitán del puerto, teniente 2º D. Gerardo Carrillo.

Tercio Naval de Lambayeque

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Eten, capitán de fragata D. José M. Marquina.
Comandante del Partido de Lambayeque–capitán del puerto de Pimentel, capitán de corbeta graduado D. Manuel E. Suárez.
Comandante de las Milicias de Eten–ayudante de la capitanía, alférez de fragata D. Alberto Vargas.

Tercio Naval de La Libertad

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Salaverry, capitán de navío graduado D. Federico Lara.
Comandante del Partido de Pacasmayo–capitán de ese puerto, capitán de corbeta D. Honorato G. Tizón.
Comandante del Partido de Trujillo–capitán del puerto de Huan-

chaco, capitán de corbeta graduado D. Juan P. Guzmán.
Comandante del Distrito de Malabrigo–capitán de puerto teniente 1º D. Arístides de la Haza.
Comandante del Distrito de Guañape–encargado de la capitanía, Inspector del Resguardo.
Comandante de las Milicias de Salaverry–ayudante de la capitanía, teniente 2º graduado D. Evaristo León.

Tercio Naval de Ancash

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Casma, capitán de fragata graduado D. Santiago de la Haza
Comandante del Distrito de Santa–capitán del puerto, teniente 1º graduado D. Vicente Espinoza.
Comandante del Distrito de Chimbote–capitán de puerto, capitán de corbeta D. José M. Silva.
Comandante del Distrito de Samanco–capitán del puerto, capitán de corbeta D. Francisco J. Gonzales.
Comandante del Distrito de Huarmey–capitán del puerto, teniente 1º D. Ismael Meza.

Tercio Naval de Lima

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Huacho, capitán de navío graduado D. Juan J. Raygada.
Comandante del Partido de Lima–capitán del puerto de Cerro Azul, capitán de corbeta D. Germán Paz.
Comandante del Distrito de Chancay–capitán del puerto de Chancay, teniente 1º D. Julio Chávez.
Comandante del Distrito de Supe–capitán del puerto de Supe, teniente 1º D. Francisco León.
Comandante del Distrito de Ancón–capitán del puerto de Ancón, capitán de corbeta D. Juan Salaverry.
Comandante del Distrito de Chorrillos–encargado de la capitanía, Comisario de Policía.

Tercio Naval del Callao

Comandante del Tercio–capitán del puerto del Callao, capitán de navío D. Manuel Palacios.
Comandante de las Milicias del Callao–1er. ayudante de la capita-

nía, capitán de corbeta D. José Aniceto Zavala.

Tercio Naval de Ica

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Pisco, capitán de navío D. Amaro G. Tizón.
Comandante del Distrito de Tambo de Mora–capitán de ese puerto, capitán de fragata graduado D. Leandro Mariátegui.
Comandante de las Milicias de Pisco–ayudante de la capitanía, teniente 1º D. Carlos Corpancho.

Tercio Naval de Arequipa

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Mollendo, capitán de navío D. José M. García.
Comandante del Partido de Camaná–capitán del puerto de Chala, teniente 1º D. José F. Urrutia.
Comandante del Distrito de Lomas–capitán del puerto de Lomas, teniente 2º D. Manuel Sánchez.
Comandante del Distrito de Quilca–capitán del puerto de Quilca, teniente 1º D. Federico Zapatel.
Comandante de las Milicias de Mollendo–ayudante de la capitanía, teniente 1º D. Alejandro Roldán.

Tercio Naval de Moquegua

Comandante del Tercio–capitán del puerto de Pacocha, capitán de navío graduado D. Ricardo Pimentel.
Comandante de las Milicias de Pacocha–ayudante de la capitanía, teniente 2º J. Félix Seminario.

Como jefe de detall de las Milicias Navales se nombró al capitán de navío graduado Toribio Raygada, jefe de la Sección de Capitanías. Además, se estipuló que:

a) En los puertos en que hay más de una división, será cada una mandada por el sargento primero, estando bajo las inmediatas órdenes del comandante nombrado.

b) Los sargentos primeros y sargentos segundos para las divisiones, serán nombrados por la Sección de Capitanías, á propuesta en terna formada por los comandantes de los distritos y elevada por el conducto regular; debiendo preferirse para el desempeño de esos

cargos, de entre los sargentos de los gremios y a falta de éstos entre los cabos, á los que reúnan las condiciones de aptitud, prestigio y demás que se requieren para el buen desempeño de esos cargos[15].

A fines de marzo de 1895, se nombró capitán del puerto del Callao y Comandante de las Milicias Navales al capitán de navío José M. García.

Posteriormente (28 de enero de 1905) con el Presidente José Pardo y su Ministro Pedro C. Muñiz, se reglamentó el servicio obligatorio de las Milicias Navales. Dicho *Reglamento,* constituido por cinco capítulos y veintinueve artículos, fue elaborado en concordancia con las disposiciones contenidas en el Código citado de 1886. Su texto, de enorme interés para el tema aquí descrito, señaló lo siguiente:

Capítulo 1º

Art. 1º Los matriculados en los gremios que constituyen industria ó profesión marítima, están obligados á servir en las Fuerzas Navales de la Nación, con arreglo al Código de la Marina (Tomo 1º artículo 497).

Art. 2º El servicio se hará:

a) En la Escuela de Grumetes
b) A bordo de los buques de guerra y transporte de la Armada
c) En las dependencias de Marina
d) En los resguardos marítimos
e) En las reservas navales

Art. 3º Servirán en el grupo a, los matriculados de 14 á 18 años y los voluntarios que estando comprendidos en esa misma edad, soliciten con anuencia de sus padres ó tutores, ingresar a las escuelas navales, siempre que reúnan los requisitos que se exijan en los reglamentos de esos establecimientos.

Servirán en el grupo b, los matriculados de 19 a 25 años de edad que hayan ó no prestado antes servicio.

Servirán en el grupo c, los mayores de 25 a 40 años, que hubiesen o no prestado antes servicios.

Servirán en el grupo d, los mayores de 40 a 50 años que se encuentren en las mismas condiciones.

Servirán en el grupo e, los veteranos y mayores de 50 años.

Art. 4º El orden o turno en que cada uno de los individuos de cualquiera de los grupos deben ingresar al servicio, será el mismo en que fueron sorteados.

Art. 5º El tiempo de servicio obligatorio en época de paz será el que

sigue:

Para los matriculados correspondientes a los grupos a, b y c, comprendidos en el artículo 501 del Código de Marina: cinco años.

Para los matriculados, según el artículo 497 del mismo código:

1º 18 meses a bordo de los buques de guerra (Letra b).

2º En dependencias o resguardos 3 años (Letras c y d).

Los matriculados correspondientes a la letra e, sólo serán llamados al servicio en época de guerra y empleados en funciones de servicio local.

Art. 6º En el caso del artículo 514, del tomo 1° del Código citado, los que se presenten voluntarios, irán incluidos sólo por esa ocasión, en los últimos de los turnos respectivos.

Art. 7º En tiempo de guerra exterior, el servicio será obligatorio para todos los matriculados con sólo las excepciones que se expresan en el capítulo respectivo. El tiempo de servicio será en este caso, todo el que dure el estado de guerra.

Capítulo 2º

Excepciones

Art. 8º Estará exceptuado del servicio:

a) El matriculado, hijo único de viuda pobre

b) El matriculado, hijo único de padre mayor de 60 años

c) El hijo designado por madre viuda si tuviere varios

d) El hijo designado por padre viudo y pobre, mayor de 60 años

e) El viudo padre de hijos que no tengan 14 años

f) El matriculado que adolezca de algún defecto físico que lo inhabilite para todo servicio.

g) El matriculado que padezca de enfermedad crónica incurable o contagiosa.

h) El matriculado veterano y el mayor de 60 años de edad.

Art. 9º Cuando desaparezca alguna de las causales que se expresan en el artículo anterior, al que la hubiese tenido se le declarará hábil para el servicio.

Capítulo 3º

De los sorteos

Art. 10º El 1º de enero de cada año se efectuará el sorteo para cada uno de los grupos o letras que se expresan en el artículo 2º de este

reglamento y en armonía con las disposiciones del artículo 581 del Código de la Marina Militar, tomo 1º.

Art. 11º Quince días antes del fijado para el sorteo, esto es el 15 de diciembre, se publicará por carteles en las capitanías, muelles, resguardos y demás lugares públicos de cada distrito, partido y tercio, los nombres de los matriculados, clasificados por grupos, conforme al artículo 2º, a fin de que después de eliminar los exceptuados con arreglo al artículo 5º y a los inhábiles, se pueda formar la lista definitiva de los que entrarán en el sorteo, la que se publicará al mismo tiempo que se fije la fecha de este acto (artículo 512, tomo 1º del Código de la Marina Militar).

Art. 12º El sorteo se verificará por grupos en la plaza pública del distrito correspondiente, colocándose en el ánfora, en cédulas iguales, los nombres de los matriculados en el grupo o letra cuyo sorteo se efectúe.

En seguida se sacarán de una en una hasta terminar, y el orden en que vayan saliendo indicará aquel en que cada uno de ellos debe ir presentándose para el servicio, lo que constituirá el turno respectivo.

Art. 13º Se sentará inmediatamente el acta correspondiente en el libro respectivo, remitiéndose copia legalizada al jefe inmediato superior, acompañada de todos los antecedentes del sorteo; dicho jefe, a su vez, las enviará junto con las de su propia jurisdicción a su superior jerárquico. Esta remisión se hará por el primer correo, después del sorteo.

Art. 14º Inmediatamente que se haya terminado el sorteo de los distintos grupos, se publicará por carteles y por grupos separados, el resultado de cada elección, a fin de que cada matrícula sepa el turno que le corresponde, en el contingente de su respectivo grupo.

Art. 15º Dentro de los ocho primeros días después de publicadas las listas a que se refiere el artículo 11° de este Reglamento, se podrán formular las reclamaciones por los que se consideran con derecho a dispensas y excepciones.

Las reclamaciones se interpondrán en papel común ante el jefe inmediato, quien las resolverá por sí, en los casos que fuese manifestada la causa alegada, o la someterá con los informes que adquiera, a la junta de sorteo designada en el artículo 581, del Código de la Marina Militar, ante la cual podrá apelarse de las resoluciones que expida el jefe citado. Pasado este plazo no se admitirá ninguna solicitud al respecto.

Art. 16º Las reclamaciones a que se refiere el artículo anterior, que por su naturaleza son distintas de las expresadas en los artículos 528

y 529 del Código de la Marina, deberán ser resueltas antes del sorteo, para que todos los matriculados a quienes él comprenda, estén expeditos para el servicio en la época oportuna.

Art. 17º El tiempo de servicio comenzará a contarse desde el día en que el matriculado salga del lugar de su residencia con destino al punto en que deba servir; si el servicio fuera en el lugar de residencia se contará desde el día de su destino.

Capítulo 4º

Reparto de contingentes

Art. 18º Los Comandantes Principales de las Milicias Navales remitirán anualmente al Ministerio, debidamente certificadas hasta el 31 de diciembre, copias de las matrículas de los tercios, partidos y distritos que le están subordinados, cuidando de que éstas se formen separadamente, por partidos y para cada uno de los grupos o lecturas expresadas en el artículo 3º del Reglamento.

Art. 19º La disposición del artículo anterior no modifica lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 462 del Código de la Marina Militar, pues debe entenderse como independiente de éste.

En la matriz o matrícula que por gremios lleven los tercios, partidos o distritos a que se refiere el artículo 462 citado, deberán colocarse en una columna suplementaria y frente a cada matriculado la letra que le corresponda, en conformidad con la clasificación que se le ha hecho de grupos en el artículo tercero de este Reglamento.

Art. 20º También remitirán al Ministerio los Comandantes Principales, el resultado de los sorteos en cada grupo, a fin de que pueda conocerse el orden en que a cada uno le corresponde el turno para el servicio.

Art. 21º El Ministerio en vista del anterior documento y de aquel a que se refiere el artículo, designará cuando lo crea conveniente, el contingente que de cada grupo corresponda enviar a cada partido.

Esta designación la comunicará a los comandantes principales con la debida anticipación.

Art. 22º Tan luego como se reciba por los jefes de los partidos, el número del contingente que le corresponda proporcionar a cada grupo, publicará por carteles los nombres de los que deban alistarse, en el orden en que fueron sorteados, o lo que es lo mismo en el turno a que cada uno le corresponda.

En los mismos avisos se expresará la fecha y lugar en que deban

reunirse para salir al de su destino.

Art. 23º Si entre los designados para formar el contingente se encontrasen individuos comprendidos en el artículo 516 del Código de la Marina, tomo primero, los capitanes de puerto excluirán de aquel al que corresponde conforme a dicho artículo y se tomará para reemplazarlo al que sigue en el sorteo. De todo lo que se dará conocimiento al Ministerio.

Art. 24º Los contingentes que correspondan al Departamento Fluvial de Loreto, serán determinados por el Prefecto de ese departamento fluvial, al que corresponderá entonces hacer esa determinación.

Art. 25º Tanto los contingentes del Departamento Fluvial de Loreto, como los del apostadero del Lago Titicaca, se emplearán exclusivamente al servicio de sus respectivas territorialidades.

Capítulo 5º

De las Penas

Art. 26º Los capitanes de puerto, omisos a las disposiciones de este reglamento, sufrirán la pena de suspensión de empleo por un mes o más a juicio del Ministerio. En caso de reincidencia serán sometidos a juicio militar.

Art. 27º Los matriculados que sin causa justificada no se hallasen presentes en el acto del sorteo, o tratasen de eludir el cumplimiento de las obligaciones que tanto el Código de la Marina Militar, como este reglamento les impone, sufrirán como pena un recargo de servicio a bordo de los buques de la Armada, igual al que para casos análogos señala para el Ejército la ley de conscripción militar, mientras se sanciona el código penal naval.

Art. 28º Las disposiciones contenidas en el artículo 5º del tomo primero del Código de Marina Militar, determinarán los procedimientos que deberán observarse en los casos no señalados.

Art. 29º El Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular[16].

Al año siguiente (9 de junio) el Ministro Pedro E. Muñiz designó el contingente de las Milicias Navales para el servicio de los buques de la escuadra y Escuela de Grumetes, en conformidad con lo dispuesto en el Reglamento anterior. Aquí el tenor de la resolución firmada por Muñiz:

"Siendo necesario designar el contingente con que deben contribuir las Milicias Navales de la República, para el servicio de los buques de la Escuadra y Escuela de Grumetes, en conformidad con lo dispuesto en el Reglamento aprobado por Suprema Resolución de 28 de enero de 1905, arreglado en concordancia con las disposiciones que contiene el Código de la Marina militar;
Se resuelve:
1º Llámase al servicio de campaña, de acuerdo con los sorteos verificados, á 27 individuos de los que corresponden al grupo A y 16 del grupo B.
2º Los Jefes de partido que componen las Milicias Navales de la República, remitirán al Callao para el 1º de julio próximo, el número de individuos que corresponda á cada grupo, conforme lo indique la Comandancia Principal de las Milicias Navales.
3º La expresada Comandancia, remitirá á los Jefes de partido, con la oportunidad debida, el número de pasajes de mar para el contingente que deban remitir, á fin de efectuar su traslación al Callao".

La resolución de 30 de enero de 1906, resolvió que tanto la Comandancia Principal como la capitanía del puerto del Callao y la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo, funcionaran bajo una sola autoridad. De esta suerte –decía el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de ese año– mediante la dirección única de diferentes organismos tendientes al mismo fin, será indudable la "mayor regularidad en el servicio, más seguros los resortes de la disciplina y más pronta y exacta la ejecución de las órdenes que la superioridad imparte".

Finalmente, resulta interesante transcribir el testimonio de Francisco Quiroz, Comisionado Especial del Supremo Gobierno en el Departamento de Loreto, acerca de un asunto que fue problema antes y después: el incumplimiento de la Ley de Conscripción Militar en ese lugar. El documento, abundante en datos y apreciaciones de diversa índole, está fechado en Iquitos el 27 de mayo de 1891. Dice así:

"Deber primordial dependiente de la elevada misión que se me ha confiado por el Spmo. Gobierno, ante este importante Dpto., debe ser la de compulsar las condiciones de Loreto especialísimas y nada parecidas a las demás circunscripciones de la República, para la aplicación de ciertas ordenanzas que se dicten por el Poder Supremo.

Me refiero, Señor Ministro, al último decreto sobre conscripción militar de la Guardia Nacional, expedido el 11 de marzo del año en curso, y cuya aplicación ofrece en las actuales circunstancias algunas

dificultades que me hallo en el caso prevenir, consultando al mismo tiempo lo que convendría adoptarse en vista de ella.

En diversos oficios que hé dirigido al Spmo. Gobierno, por conducto de los respectivos Ministerios, me he ocupado con el interés que anima a todos mis actos de Admin., de dar cuenta de la crisis que va sufriendo este Dpto. por consecuencia del alejamiento de los lugares productores de gomas elásticas, que han constituido la única fuente productora de recursos para su vida, progreso y bienestar.

También hé manifestado que los lugares poblados de esta región por efecto de la clase de trabajos á que se dedican en el bosque sus habitantes, tienen un carácter flotante, que no permite disponer de ellos como sucedería en cualquiera otro Dpto; operándose en la época presente una fuerte corriente de emigración hacia la vecina República del Brasil, en pos de alcanzar más provechoso resultado á sus esfuerzos de trabajo en la montaña, de las riberas del río "Junia".

La viciosa educación que se nota á primera vista entre los loretanos su falta de afecto á la comunidad peruana por la desatendencia en que han vivido, sus afinidades y vinculaciones con los Estados de Pará y Manaos, con quienes han mantenido relaciones comerciales desde muchos años atrás, la ignorancia en que se conserva el pueblo de sus deberes cívicos, la tímida repugnancia con que miran el servicio militar á tal punto de que por informaciones fidedignas que hé recibido, el año de 1894, cuando se temió un conflicto con el Ecuador, en la necesidad de procurar elementos bélicos en este Dpto. que asegurasen una necesaria defensa, que indudablemente se determinaría en Loreto lugar limítrofe; gran parte de los pobladores emigraron al interior de los bosques y otros marcharon al Brasil. Fue entonces ímproba tarea la de organizar Cuerpos de Guardia Nacional.

En la actualidad propender al cumplimiento de la Ley de conscripción militar, atenta la crisis que se nota y el invencible temor á ese servicio, traería la funesta consecuencia de ver despobladas las ciudades y privadas por completo del concurso de brazos para el trabajo, que tanto se requiere en esta región.

Las facilidades de evasión de los lugares poblados de bosque y la dificultad de obligarlos por la fuerza á la ejecución de un servicio, que horrorizan, no ocasionarían sino un resultado negativo.

El fomento de la instrucción, debe ser la base para la educación de un pueblo cuyos hábitos inveterados de falta de patriotismo, son el obstáculo que ahora se nota para la implantación y cumplimiento de una ley tan premiosa como indispensable.

Las absurdas ideas que han dejado encarnadas el punible ensayo

de insensata federación, no ha dejado también de contribuir á la erección de independientes ideas, que se revelarían fácilmente si faltase la acción, sagaz y honrada de una Autoridad digna é ilustrada.

Consultados y meditados los antecedentes que apunto á Ud. hé creído un acto riguroso y de prudencia someter á su conocimiento y al de Spmo. Gobierno las circunstancias que á juicio de esta Comisión Especial se oponen, hoy relativamente, á la ejecución de la tantas veces citada ley de conscripción Militar, sin que esto signifique que este Dpto. quede excepcionado del cumplimiento de una obligación sagrada que corresponde llenar á todo ciudadano.

Termino manifestando á Ud. que este delicado asunto que someto en consulta, sólo afecta dificultades de oportunidad, que no dudo desaparecerán, en cuyo caso ó en el de insistir el Supremo Gobierno, se procederá al inmediato cumplimiento de la Ley de 15 de octubre de 1897 y decreto de 11 de marzo de 1898".

LAS JUNTAS SUPERIORES DE EXAMENES Y ECONOMICA

Por Resolución Suprema de 25 de enero de 1887, de acuerdo a lo dispuesto en el título 7º del Tomo I del Código Naval, se organizaron las Juntas Superiores de Exámenes (para oficiales y maquinistas) y Económica en el Departamento Marítimo del Callao. La creación se hacía sin gravar el Presupuesto General de la República, debiendo presidirlas el jefe más caracterizado en cada caso.

La Junta Superior de Exámenes para Oficiales se constituyó con el siguiente personal:

Presidente : Contralmirante Antonio A. de la Haza
Vocales : Capitán de navío efectivo
Manuel A. Villavisencio (comandante del *Santa Rosa*);
Capitanes de navío graduados
Manuel Palacios (capitán del puerto del Callao), Gregorio Casanova (Jefe Arqueador), Toribio Raygada (Jefe de la Sección de Capitanías); capitanes de fragata Antonio C. de la Guerra (Mayor de Ordenes), Ramón Freyre (comandante del *Perú*) y Manuel I. Espinoza (Jefe Auxiliar de la Dirección de Marina)[18].

El 3 de febrero de dicho año, por resolución ministerial, se nombró Secretario de la Junta al capitán de corbeta graduado Federico Rincón (Ayudante de la Sección de Capitanías). Una semana después se realizó la instalación de la flamante directiva en el local de la Mayoría

de Ordenes del Departamento Marítimo con el personal anteriormente citado, estableciéndose "que las sesiones tendrían lugar los días martes y viernes de cada semana".

Con fecha 23 de marzo (apenas dos meses después de su organización) el contralmirante Antonio A. de la Haza se dirigió al Director de Marina para manifestarle "que el señor Capitán de Navío Villavisencio y los de Fragata Freyre y Espinoza, no siempre pueden concurrir a las deliberaciones de la Junta, por encontrarse con sus buques, algunas veces, fuera del Departamento, de donde resulta que el número de miembros no alcanza a la mitad del señalado".

Malestar que constantemente se repetiría en los años sucesivos.

Desde su inauguración hasta mediados de 1891, la junta celebró 135 sesiones de trabajo, correspondiendo:

1887	56	sesiones
1888	22	"
1889	35	"
1890	19	"
1891	4	"

Durante estos cinco años, la Junta dictaminó y resolvió los siguientes expedientes:

- De calificación de servicio y examen de jefes y oficiales de la Armada 58
- De tarifas para los diversos gremios de cada puerto 35
- De juicio sobre naufragios de naves nacionales mercantes. 1
- De calificaciones y exámenes para capitanes de travesía, pilotos y capitanes de cabotaje para la Marina Mercante Nacional 42
- De paros 12
- De diversos asuntos 42

Igualmente, se ocupó de formular el reglamento de Navegación para la Marina Mercante; el que fue concluido en 1888.

La Junta Superior de Examen para Maquinistas se formó con el mayor de órdenes del Departamento Marítimo, dos comandantes de los buques de la armada, el inspector de máquinas y dos primeros maquinistas "pudiendo suplirse la falta de éstos con ingenieros mecánicos de notoria competencia en la localidad".

La Junta Superior Económica se estructuró con: el Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo; el Jefe de la Sección de Capitanías; y

el Tesorero del Departamento. Cuando se trataba de recibir víveres o artículos navales, se agregaba el oficial de detall, el contador y los oficiales de cargos respectivos del buque[19].

C. LA LOGISTICA, LA RECREACION Y LOS APORTES TECNICO-CIENTIFICOS DE LA MARINA

EL SERVICIO DE SANIDAD MILITAR Y NAVAL

Aunque ya desde años anteriores existía la Junta Suprema de Sanidad, con representaciones en algunos puertos del litoral, en los primeros meses de 1904 se organizó el Cuerpo de Sanidad Militar, cuya dirección se encomendó a una Junta Superior conformada así:

Presidente	:	El Ministro de Guerra y Marina
Vocales	:	El Jefe del Estado Mayor General del Ejército
		El Intendente General de Guerra
		El Director de Marina
		El Cirujano Jefe de la Sección Técnica y un Cirujano del Ejército al servicio del Hospital Militar de Lima.

Al poco tiempo, por Resolución Suprema de 9 de abril se nombró el siguiente personal médico:

Jefe del Servicio y de la sección Técnica, cirujano de primera clase, Dr. Dn. Evaristo M. Chávez.
Primer cirujano Dr. Dn. Leonidas Avendaño
Segundo cirujano Dr. Dn. Manuel Zavala y Zavala
Ayudante de la sección, encargado del laboratorio, Dn. Luis O. de Piérola.

Auxiliar	Dn. Federico Gardini
Practicante	Dn. Pedro N. Carrera
"	Dn. Máximo Y. Vásquez
"	Dn. Ricardo Ganoza y Ganoza
"	Dn. Miguel Figueroa y Toledo
"	Dn. Francisco Ramírez, para el campamento del Cascajal.
Amanuense	Dn. Manuel A. Castillo
Cirujano	Dr. Dn. Guillermo Matos, para las fuerzas movilizadas.
Cirujano	Dr. Dn. Adán Melgar, para la Escuela Naval.

EL ARSENAL DE MARINA

Respondiendo a una necesidad cada vez más sentida, a partir de agosto de 1891 el gobierno emprendió los trabajos de refacción del antiguo arsenal con los respectivos depósitos de artículos navales y de artillería. La idea –tal como lo explicaba el Ministro de Guerra y Marina– era concentrar los almacenes y las oficinas de la armada que, después de la guerra con Chile, funcionaban en lugares distanciados e inaparentes. En 1894, el Ministro del Ramo informaba que la obra se hallaba muy adelantada; agregando: "En breve se concluirían las oficinas de la Mayoría de Ordenes y Tercios Navales, un almacén y la barraca para marineros. En seguida se procederá a levantar las habitaciones de la Comandancia General y demás locales de la institución".

LA PROVISION DE VIVERES Y ARTICULOS NAVALES

La pobreza en que se debatió la hacienda pública fue un factor determinante en la política de adquisición de víveres y artículos navales destinados a nuestra armada. La austeridad y las continuas limitaciones fueron las dos notas que carecterizaron a estos años[20].

Por lo general, las adquisiciones tanto mayores como menores eran hechas directamente por el gobierno (por mucho tiempo a través de la tesorería departamental del Callao) y en casos excepcionales por firmas o casas particulares. En uno u otro caso, la provisión de víveres (agua, carbón, artículos navales, etc) no sólo alcanzaba a los pocos buques de la escuadra, sino también a las diversas dependencias de la marina. Por Resolución de 4 de octubre de 1884 se resolvió que "todo pedido que se haga por los mencionados artículos (repuestos navales, víveres y carbón) se provea empleando el sistema de licitación que será sometida y aprobada por una Junta compuesta del Comandante General de los Tercios Navales, el Jefe de la Sección de Marina y el Cajero Auxiliar del Callao"[21]. El 15 de junio de 1887 se concedió a la casa proveedora H.B. Rodil y C° el aumento de dos centavos plata por cada ración que suministraba a los buques del Estado. Meses después (7 de octubre) el Ministro de Guerra y Marina se dirigió al de Hacienda solicitándole ordenase que por la aduana del Callao "se entregue a la Tesorería Departamental del Callao todos los días, la cantidad de treinta soles, con destino al pago diario de diez soles a la Casa de H.B. Rodil C° y veinte soles a la de Tomás Shute y C° hasta la



FRANCISCO SANZ
Varias veces desempeñó el cargo de
Vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina
con notoria eficiencia.

Morbilidad en la Armada: 1905 - 1906

Dependencias	Enfermería	Enfermería	Total
Escuela Naval			
1905 Julio	0	0	0
" Agosto	2	0	2
" Setiembre	3	0	3
" Octubre	0	0	0
" Noviembre	0	0	0
" Diciembre	4	2	6
1906 Enero	0	0	0
" Febrero	0	2	2
" Marzo	0	2	2
" Abril	3	0	3
" Mayo	2	1	3
" Junio	0	1	1
Transporte *Constitución*			
1905 Julio	11	0	11
" Agosto	32	0	32
" Setiembre	18	6	24
" Octubre	13	4	17
" Noviembre	18	5	23
" Diciembre	18	3	21
1906 Enero	19	2	21
" Febrero	14	3	17
" Marzo	15	1	16
" Abril	10	1	11
" Mayo	7	0	7
" Junio	10	0	10
Transporte *Chalaco*			
1905 Julio	2	0	2
" Agosto	4	0	4
" Setiembre	7	2	9
" Octubre	3	3	6
" Noviembre	0	0	0
" Diciembre	2	1	3
1906 Enero	7	1	8
" Febrero	4	0	4
" Marzo	0	1	1
" Abril	7	1	8
" Mayo	1	0	1
" Junio	5	0	5
Crucero *Lima*			
1905 Noviembre	5	1	6
" Diciembre	10	0	10
1906 Enero	16	2	18
" Febrero	20	2	22
" Marzo	28	4	32
" Abril	14	1	15
" Mayo	8	0	8
" Junio	29	2	31
Transporte *Iquitos*			
1906 Enero	24	6	30
" Febrero	17	5	22
" Marzo	18	3	21
" Abril	10	0	10
" Mayo	18	1	19
" Junio	13	0	13

cancelación del valor de víveres y artículos navales solicitados para el transporte nacional de guerra *Santa Rosa...*". En noviembre de ese año la tripulación de dicho buque consumía 41 raciones diarias; y la del *Perú* 13. El máximo a que podía ascender el gasto por consumo de víveres de ambos buques era de 300 soles[22].

La Resolución de 26 de setiembre de 1900 aprobó el *Reglamento de administración, pedidos y consumo de artículos navales;* tarea que fue encomendada a la Junta Superior de Marina.

Con el propósito de atender en mejor forma al racionamiento de los buques de la escuadra y determinar, asimismo el tipo de las raciones de la armada en puerto y en navegación, tanto para oficiales, personal de tropa y Escuela Naval, se expidió la Resolución Suprema de 31 de enero de 1906, que modificó la del 30 de mayo del año anterior, estableciendo consideraciones muy específicas sobre el asunto. Dicha disposición, de enorme valor para nuestro caso, nos permite tener una imagen cercana de los artículos que se consumían y utilizaban, así como de la cantidad permitida en cada situación. Aquí la lista:

Ración de Armada en puerto

Fresca

Pan	460	gramos
Carne	460	"
Verduras	250	"

Seca

Arroz	150	"
Menestras	100	"
Azúcar	56	"
Cacao	8	"
Manteca	35	"
Sal	27	"
Té	3 1/2	"
Ají	1	"
Vinagre	5	"
Especias	4	"
Jabón	45	"
Fideos	25	"
Harina	10	"
Chancaca	10	"

Raciones en la mar

Galleta	460	gramos
Carne conservada	460	"
Verduras raíces	250	"
Arroz	150	"
Menestras	100	"
Cacao	8	"
Manteca	35	"
Sal	27	"
Té	3 1/2	"
Ají	1	"
Vinagre	5	"
Especias	4	"
Jabón	45	"
Fideos	25	"

Ración de transporte para oficiales

Carne conservada	400	"
Galleta	300	"
Arroz	200	"
Menestras	70	"
Fideos	25	"
Manteca	40	"
Sal	25	"
Café	30	"
Té	2	"
Azúcar	70	"
Papas y camotes	160	"
Verduras	90	"
Pimienta, achiote	3	"
Ajos	4	"
Salsa de tomate	3	"
Aceite	5	"
Vinagre	10	"

Ración de transporte para tropa

Carne conservada	350	"
Galleta	300	"
Arroz	200	"

Menestras	100	gramos
Fideos	25	"
Manteca	30	"
Sal	25	"
Café	10	"
Té	2	"
Azúcar	45	"
Papas y camotes	160	"
Verduras	90	"
Pimienta y achiote	3	"
Ajos	4	"
Salsa de tomate	3	"
Vinagre	5	"
Chancaca	60	(2 veces por semana)
Harina	50	gramos

Ración para alumnos de la Escuela Naval

Fresca

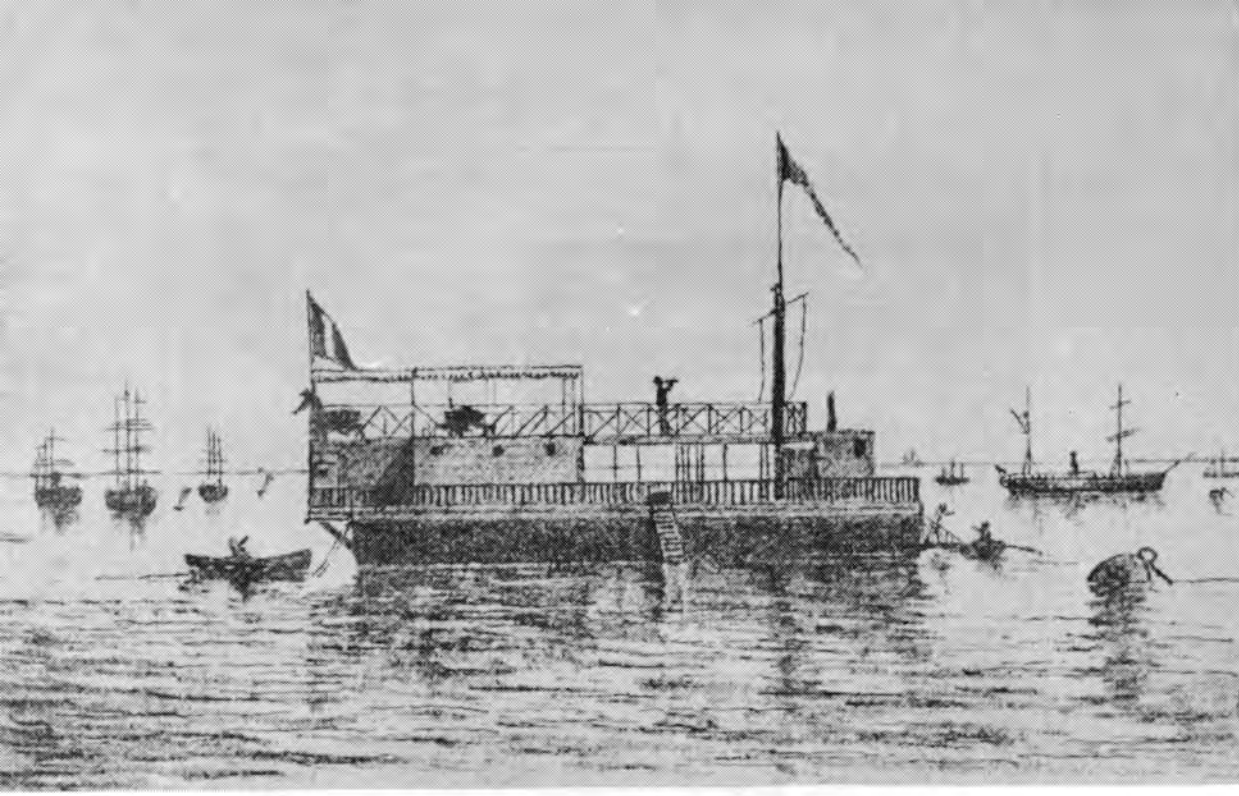
Carne gorda	500	"
Pan	230	"
Verduras	230	"

Seca

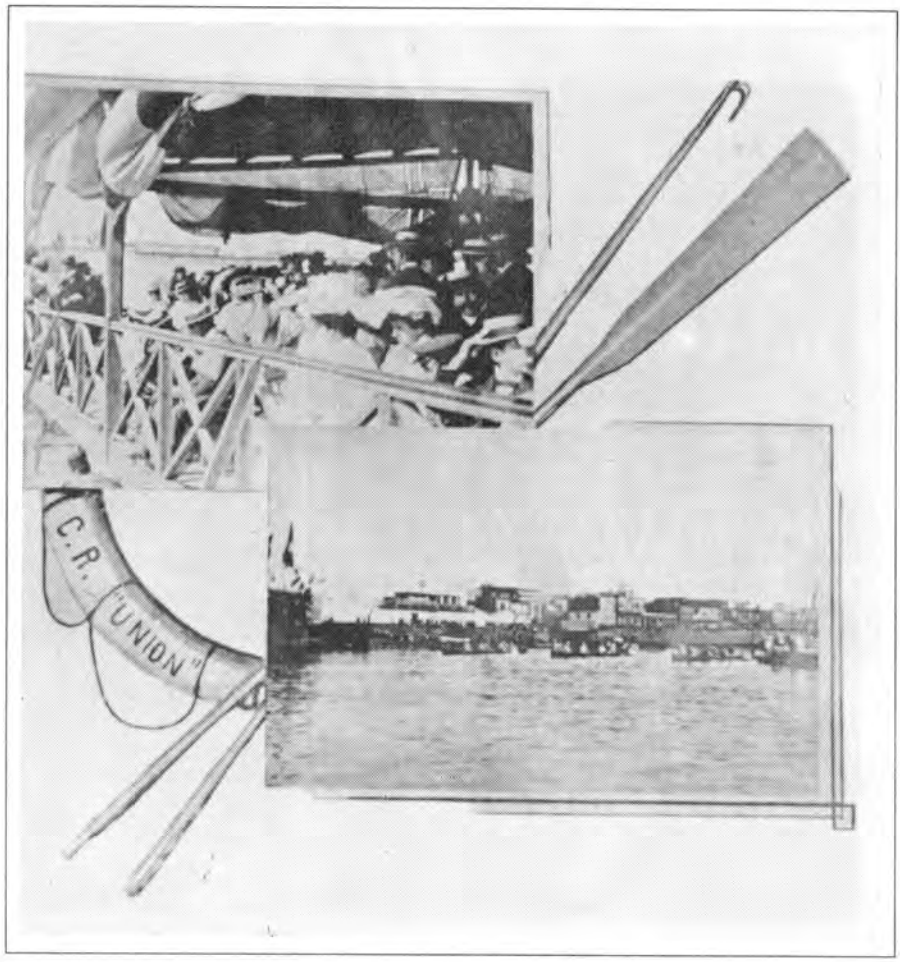
Manteca	50	"
Fideos	25	"
Arroz	175	"
Azúcar	140	"
Id. para dulces	15	"
Sal	30	"
Té Inglés	7	"
Menestras	100	"
Aceite	4	"
Vinagre	5	"
Harina	10	"
Carbón	500	"

LA RECREACION, EL DEPORTE Y LA CULTURA EN LA MARINA

Estos tres rubros no estuvieron ausentes en la vida institucional de la marina en el período que nos toca presentar; todo lo contrario. Sus



Local del Club Regatas del Callao a fines del siglo XIX.



Una competencia de regatas a principios
de 1904 en el Callao.

manifestaciones fueron diversas y muy significativas, no obstante las limitaciones económicas. En este sentido, el diario *El Comercio* se constituye en una fuente de consulta de primerísima importancia y en donde se hallan registrados numerosos y útiles testimonios que describen el desarrollo de estos aspectos.

El deporte más común fue, sin duda, el de las regatas, organizándose frecuentemente concursos o competencias entre el mismo personal de la armada, con asistencia de numeroso público[23]. Por ejemplo, fue muy comentado el concurso de regatas organizado por los jefes de marina el 31 de julio de 1891, con ocasión de las fiestas patrias, en un programa de tres carreras en el siguiente orden:

1º Entre falúas de los buques *Lima, Santa Rosa* y capitanía del Callao. El premio lo obtuvo la primera.
2º Entre chalupas del *Perú, Santa Rosa* y capitanía. Obtuvo el premio esta última.
3º Entre barcos fleteros, con lampas en vez de remos[24].

Comentando este deporte de las regatas, arraigado de antiguo en el ánimo de la población chalaca, encontramos el siguiente testimonio moderno: "Las regatas interclubes de antaño –así como las regatas de chalupas y falúas entre los tripulantes de los buques de guerra– significaban acontecimientos deportivos que eran el tema de las conversaciones en todo el Callao".

También fue preocupación de las autoridades navales velar por la salud y seguridad de aquellos que se dedicaban a las tareas de mar; precisamente, con el objeto de controlar los dañinos efectos del abandono y la embriaguez de los trabajadores de la Marina Mercante, en los primeros días de 1898 se fundó en el Callao una "Residencia y Club para Marinos", ubicada en la calle Constitución Nº 82. La institución –según aviso publicado en *El Comercio*– contaba con una biblioteca y un cómodo salón de lectura.

LA FUNDACION DEL CENTRO NAVAL

Corría el año 1900 y el Perú lentamente iba cicatrizando sus heridas de la última guerra internacional. La Reconstrucción Nacional, en algunos sectores, va mostrando sus primeros frutos; los inversionistas, foráneos sobre todo, comienzan a dirigir sus miradas hacia nuestro país. Lima empieza a sacudirse de la inercia en que quedó sumida después de la prolongada ocupación militar y nuestro principal puerto, el Callao, a evidenciar positivos signos de una actividad marítima

en constante ascenso.

La pesadilla del 79 empezaba a quedar atrás.

Bajo este prometedor y halagüeño panorama –aunque para la recuperación total de nuestra marina de guerra el camino por recorrer sería largo y fatigoso– se operó en el ánimo de muchos integrantes de la armada un sentimiento de auténtica preocupación por el destino y la proyección de su institución; se buscó no sólo revivificar lo materialmente perdido en la guerra, sino (lo que fue muchísimo más significativo) tonificar la vida institucional de sus dispersos y escasos integrantes. En esta línea de identificación colectiva, aunque espontánea y en algún modo carente de apoyo oficial, empezó a gestarse la idea de crear una entidad (simbólicamente ubicada cerca al mar) que al mismo tiempo que cumpliese con el objetivo anterior, sirviese de ágil promotor de la vida cultural, social y artística de la familia naval y de la comunidad en general.

Así, en el último trimestre del indicado año 1900, un grupo de entusiastas miembros de la armada nacional (encabezados por los oficiales Daniel Rivera, Federico Sotomayor y Ernesto Caballero y Lastres) se propuso fundar en el Callao un centro social al que perteneciesen no sólo los integrantes de la institución, sino también los elementos civiles más representativos del lugar. Pronto, la iniciativa acogida con beneplácito por la ciudadanía se hizo una feliz realidad.

En efecto, de acuerdo a la información aparecida en el diario *El Comercio* en su edición del 5 de noviembre del mencionado año, la primera citación formal convocando a una Asamblea General de marinos, fue el lunes 12 del mismo mes, al mediodía, en el local de la capitanía; el propósito era doble: 1º) aprobar el proyecto de Estatuto elaborado por un grupo de oficiales; y 2º) elegir a la Junta Directiva que conduciría los destinos de la flamante corporación. Realizada la sesión, presidida por el capitán de navío Federico Rincón, se acordó, entre otros asuntos, los siguientes: 1º Aprobar como cuota de inscripción la suma de quince soles y como erogación mensual un sol; 2º Que en la institución tendrían cabida como socios no sólo los marinos sino todas "las personas que puedan ser aceptadas en centros de aquella clase"; 3º Que la Junta Directiva estaría integrada únicamente por jefes y oficiales de marina; y 4º Que sería obligación del Centro publicar la Revista Naval. Discutidos los artículos del Estatuto, sufrieron modificación el 1º, el 35º y el 36º. En cuanto al comité directivo, el resultado de la elección fue el siguiente:

Presidente	:	Capitán de navío Ramón Freire
Vicepresidente	:	Capitán de fragata Daniel Rivera

Secretario	:	Teniente segundo Ernesto Caballero y Lastres.
Prosecretario	:	Teniente segundo César Bielich
Tesorero	:	Capitán de fragata Manuel Ontaneda
Bibliotecario	:	Alférez de fragata Manuel E. Ugarte
Vocales	:	Octavio Cavero, Federico Sotomayor, Oscar Mavila y Guillermo Black

Con la instalación formal de esta junta, constituida íntegramente por personal de Marina, podemos decir, pues, que se inicia propiamente la vida corporativa del Centro Naval, que con el correr de los años desempeñaría una activa y fecunda labor en bien de la familia naval.

Como muchas otras instituciones de su época, en sus comienzos el Centro Naval no tuvo un domicilio estable. Funcionó primero en los altos de una vieja casona ubicada en la primera cuadra de la calle Ramón Castilla, pasando más tarde a ocupar el inmueble de la transitada calle Constitución N° 51, refaccionado para ese fin; su permanencia en ambos establecimientos fue relativamente breve. Posteriormente pasó a la calle del Muelle N° 17, ocupando los altos de la oficina del ferrocarril inglés en la parte que miraba al mar; en esta última ubicación lo encontramos en el año 1906, fecha hasta donde abarca nuestro tomo.

En la Asamblea General Extraordinaria realizada en la tarde del domingo 13 de octubre de 1901, se arribaron a los siguientes acuerdos: 1º Modificar el artículo 4º del Estatuto en el sentido de que todos los socios podían formar parte de la Junta Directiva y no únicamente el personal de Marina, como lo establecía el artículo modificado y lo ratificaba el acuerdo del 12 de diciembre último; 2º Aceptar la renuncia formulada por el Tesorero, capitán de fragata Manuel Ontaneda, eligiéndose en su lugar, por 28 votos, al señor Joaquín Miró Quesada; 3º Aceptar, igualmente, la renuncia del Vocal alférez de fragata Octavio Cavero; 4º Brindar un voto de aplauso a los Oficiales Rivera, Sotomayor y Caballero y Lastres "por el interés que han tomado en la fundación del club"; y 5º Proceder de inmediato a completar el Directorio; resultando elegidos los señores Santiago Greig (37 votos), Abelardo León y Quintana (36 votos) y Manuel Ezequiel del Campo (28 votos). Hasta esa fecha, el número de socios se aproximaba a 40. ¡Verdadero récord para entonces!

Concluido el año de su gestión (duro económicamente, pero rico en esperanzas y aspiraciones) la Junta Directiva convocó –según lo establecido en el Estatuto– a elecciones a fin de designar al nuevo Di-

CENTRO NAVAL

N.º 1

Callao, diciembre 31 de 1904.

Sr. Ministro de Guerra y Marina

Reunida la Junta General de esta sociedad, en sesión de 19 del actual, practicó la renovación de cargos para formar el personal de la Junta Directiva, que debe funcionar en el nuevo año económico, siendo el resultado el que consta de la relación adjunta.

Honroso me es comunicarlo á Ud. para los fines consiguientes.

Dios guarde á Ud.

Toribio Raygada

Circular del Presidente del Centro Naval, capitán de navío Toribio Raygada.

rectorio para el período correspondiente al año de 1902; la fecha señalada para tal acto fue el domingo 5 de diciembre a las 13:30 horas. El nuevo Directorio quedó conformado así:

Presidente honorario	:	Ministro de Guerra y Marina
Presidente activo	:	Coronel Manuel E. del Campo
Vicepresidente	:	Joaquín Miró Quesada
Tesorero		Capitán de corbeta Federico Sotomayor
Secretario	:	Capitán de corbeta Ramón Valle Riestra
Prosecretario	:	Teniente segundo Carlos E. García Rosell
Bibliotecario	:	Capitán de fragata Francisco León
Vocales	:	Daniel Rivera, Santiago Greig, Arturo Naranjo y Abelardo León

En la sesión del jueves 20 de febrero de 1902, se aprobó mayoritariamente: 1º Aceptar la renuncia del bibliotecario capitán de fragata Francisco León y designar interinamente al socio Julio Giraldo; 2º Emitir los bonos autorizados por la Asamblea General para iniciar la construcción de un local "propio, elegante y confortable" sobre la estación del ferrocarril inglés; 3º Oficiar al gerente de dicha empresa, Carlos S. Watson, comunicándole su designación como socio honorario; y 4º Establecer que la cuota de 15 soles por concepto de inscripción, sólo tendría validez hasta el 31 de marzo de ese año, quedando aumentada para el futuro a 30 soles.

En la sesión siguiente (miércoles 26) se comisionó a los socios Giraldo y Miró Quesada para estudiar las reformas que deberían realizarse en el Estatuto. El estado económico –según el balance aprobado– era a todas luces satisfactorio. Días después, se aprobó la minuta presentada por la Gerencia del ferrocarril inglés, relativa a la compra del terreno en donde sería construido el local del Centro. Igualmente, se aprobaron los planos de construcción preparados por el arquitecto de la fábrica San Jacinto (Lima); según ellos, el edificio (que tendría como frente una hermosa fachada con vista al mar) constaría de un gran salón de 18 metros de largo por 13 de ancho, de varios salones para billar, biblioteca, cantina, secretaría y cocina, así como "otras habitaciones necesarias en todo centro social de importancia". Para su construcción –como ya se ha manifestado– se emitieron bonos que inicialmente ascendieron a 600 y cuyo valor era de 10 soles cada uno. El presupuesto de construcción fue de 3,725 soles; los trabajos principiaron el lunes 21 de abril a un ritmo más o menos acelerado.

A solicitud de varios miembros de la Junta Directiva, en las primeras semanas de mayo de 1902 se acordó observar fielmente el artículo reglamentario que establecía que los que debían dos cotizaciones

quedaban automáticamente separados de la institución; acuerdo que fue rigurosamente observado en los años siguientes. No pocos fueron los separados por esta inflexible pero saludable medida.

En su edición vespertina del 25 de julio del año indicado, *El Comercio* publicó un aviso económico del Centro Naval solicitando propuestas para la administración del local y el servicio de la cantina, bajo las bases y condiciones fijadas por la institución; las propuestas, que deberían ser cerradas, sólo podrían presentarse hasta el 15 del mes siguiente. De los varios postores, sólo quedó el que más se ajustó a los requerimientos del Centro.

El mismo diario en su edición dominical del 14 de setiembre de dicho año, refiriéndose al avance de la construcción, informó con declarado entusiasmo: "Poco falta ya para que quede completamente terminado el local propio de este nuevo centro social que se levanta en los aires de la estación del ferrocarril inglés. Su fachada de arquería y elegante estilo ofrece bonita perspectiva y mira hacia la nueva plazoleta del muelle de guerra, teniendo la entrada por la calle del Muelle, casi frente a las oficinas de la gerencia de la Dársena. Una cómoda escalera conduce a un ancho pasadizo que da entrada al gran salón principal y de cuyos balcones se domina toda la bahía. Al frente existen tres pequeños salones, siendo el primero de descanso, en el centro la secretaría y el último la biblioteca. Al otro lado queda la cantina, el cuarto de baño y la cocina, con todo lo necesario para un buen servicio.

Aunque el local no está del todo terminado, desde que se estableció el servicio se advierte por las noches la concurrencia de muchos socios, y en las tardes, principalmente, es el lugar de cita para todos aquellos que desean ver los hermosos celajes de la tarde y el movimiento de la bahía siempre llena de atractivos".

De esta manera, el anhelo del local propio se materializaba a poco menos de un año de su gestación. La ilusión de ayer, en que ese momento era toda una feliz realidad, gracias al tesón de los directivos y a la participación de los socios a través de su invalorable aporte económico.

Conforme al mandato estatutario, los socios fueron citados a la Asamblea General el domingo 14 de diciembre de 1902 a las 16:00 horas para proceder a la renovación de cargos: producida la votación, la Junta Directiva para el período de 1903 quedó conformada así:

Presidente honorario	:	Ministro de Guerra y Marina
Presidente activo	:	Coronel Manuel E. del Campo
Vicepresidente	:	Capitán de navío Ramón Freire

Secretario	:	Teniente Ernesto Caballero y Lastres
Prosecretario	:	David H. de León
Tesorero	:	Guillermo Martínez
Vocales	:	Daniel Rivera, Santiago Greig, Ramón Valle Riestra y Manuel Chamot

Durante este año de 1903, el local del Centro mereció francas mejoras. La fachada fue pintada "en armonía con su belleza arquitectónica"; algunas paredes fueron decoradas, lo mismo que el techo del salón mayor y determinados ambientes; el mobiliario y los enseres fueron modernizados. Por otro lado, el contingente de socios aumentó significativamente. El programa de conferencias sobre los progresos náuticos fue vasto, así como las charlas de carácter histórico–literario. Las actividades artísticas y sociales fueron muy frecuentes y concurridas. Pero, sin duda, el acontecimiento más importante de este año, que coincidió con la culminación del mandato de la Junta Directiva, fue la designación como socios honorarios de los dos ilustres miembros de la armada argentina, capitán de fragata Julián Irizar y teniente de fragata José María Sobral, que asombraron al mundo con su arriesgado viaje al polo, salvando la vida de los exploradores ingleses del buque *Antartic*. La proposición, fechada el 13 de diciembre y firmada por Ernesto Caballero y Lastres, Marco A. Grisollé, Daniel Rivera, Rosendo Melo, Félix Seminario, Juan M. Garavito, Carlos E. García Rosell, José E. de Mora y Lincoln La Rosa, dice textualmente:

"Los socios que suscriben, considerando que el capitán de fragata de la marina argentina don Julián Irizar ha realizado con el mejor éxito al mando de la corbeta *Uruguay*, un atrevido viaje a las regiones australes, en socorro de los náufragos del *Antartic*, devolviendo a la civilización a los audaces exploradores que por dos años permanecieron en dichas regiones.

Que el teniente de fragata don José María Sobral, digno representante de la armada argentina en la expedición del *Antartic*, ha contribuido con el contingente de su vasta ilustración a aumentar los conocimientos que se poseen sobre las tierras australes, resistiendo con valentía las penalidades inherentes a expediciones de esa naturaleza.

Que tanto el viaje de la *Uruguay*, del cual estuvo pendiente el mundo entero, como el brillante comportamiento de Sobral en la invernada del *Antartic*, son una revelación de la competencia profesional de los oficiales de marina argentina, la que merece enaltecerse en las personas de los mencionados.

Proponen:

Nómbranse socios honorarios del Centro Naval al Capitán de Fragata don Julián Irizar y al Teniente de Fragata don José Sobral".

El acuerdo aprobando la incorporación fue transmitida a los distinguidos marinos a través del siguiente cablegrama de fecha 14 de diciembre:

Irizar.– Sobral.– Buenos Aires

Centro Naval en junta general hoy proclamó ustedes socios honorarios. Congratúlome.– Campos, presidente.

Las respuestas de agradecimiento, en cablegramas separados, decían:

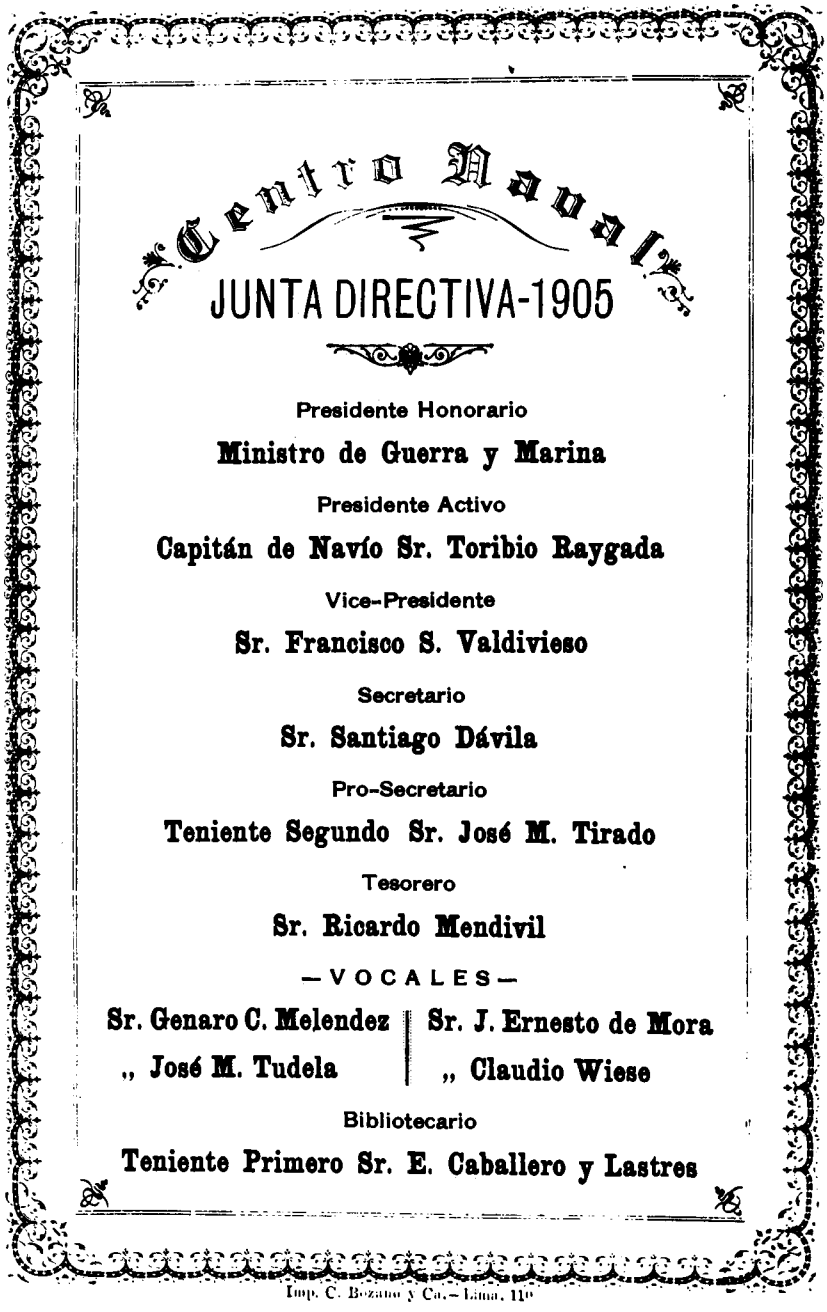
Buenos Aires, 18.– Presidente "Centro Naval".– Callao. Agradezco profundamente gran honor que "Centro Naval" me ha dispensado.– Irizar.

Buenos Aires, 19.– Presidente "Centro Naval".– Callao. Muy agradecido honrosa distinción. Salúdolo.– Sobral.

El 13 de diciembre de 1903, a las 15:00 horas se llevaron a cabo las elecciones para cambio de Directiva; se presentaron dos listas encabezadas por Manuel Portuondo y Manuel E. del Campo (en búsqueda de la reelección), respectivamente. Triunfó la primera. El acto de instalación del flamante Comité fue el día 17, juramentando en el siguiente orden:

Presidente	:	Manuel Portuondo
Vicepresidente	:	Capitán de fragata Daniel Rivera
Secretario	:	Luis F. Pérez Egaña
Prosecretario	:	Julio E. Giraldo
Tesorero	:	Guillermo Martínez
Vocales	:	Joaquín Miró Quesada, Manuel Chamot, Santiago Greig y Lincoln La Rosa
Bibliotecario	:	Ernesto Caballero y Lastres

La primera medida de orden administrativo puesta en práctica por la nueva Junta Directiva consistió en ampliar la cobertura de los asociados; para ello, se acordó (18 de diciembre) admitir como socios, sin pago de inscripción, a los residentes en Lima. A los de provincias, se les permitió el ingreso al Centro con solo el pago de 10 soles al año. En este sentido, la política de apertura no sólo fue permanente, sino agresiva. La otra medida –que figuraba inclusive en el plan de acción previo a las elecciones– fue la organización de una fiesta de fraternidad entre los asociados y amigos del Centro Naval; inicialmente señalada para el 6 de enero siguiente, la fiesta tuvo que ser postergada hasta el domingo 24 por el trágico deceso del socio Max Prado Ugarteche, ocurrido el 4 de ese mes. Por este motivo, la bandera de la



Integrantes de la Junta Directiva del
Centro Naval 1905–1906.

institución permaneció a media asta durante los días 4 y 5; los socios Antonio Miró Quesada, Ernesto Lestonnat, Luis Pérez Egaña y Arturo Naranjo fueron comisionados por la Directiva para representar al Centro Naval en los funerales de tan distinguido ciudadano.

Las fiestas patrias de este año 1904 fueron celebradas con jubilosa pompa y gran algarabía; el local fue engalanado con motivos alusivos a la fecha y bellamente acondicionado para recepcionar a las varias decenas de invitados de Lima y Callao. Los balcones, vistosamente iluminados y mirando hacia la Plaza del muelle, sirvieron de cómodos parapetos para observar los fuegos artificiales que por las noches se encendían. Los socios participaron en los desfiles programados por la autoridad política.

Otro acontecimiento social importante de este año fue el banquete que tuvo lugar la noche del miércoles 21 de setiembre en homenaje al electo presidente de la República, don José Pardo. Para tal efecto, se nombraron tres comisiones que se encargarían de acompañar al doctor Pardo de Lima al puerto, de recibirlo en la estación del ferrocarril inglés y de recepcionarlo en el local del Centro. La comisión encargada de lo primero la integraban los señores José S. Gamero, Carlos Roe, C.R. Davis, José Freund y Fernando Elizalde; de lo segundo: José L. Villarán, Joaquín Miró Quesada, R. Backer, Nicanor Freund y Enrique Crosby; y, finalmente, de lo tercero: Leopoldo Alzamora, Nino Barazzoni, Santiago Greig, Manuel E. Chapui y Julio Gutiérrez. Durante la reunión, hicieron uso de la palabra los señores Manuel Portuondo (Presidente del Centro), José Luis Villarán y Antonio Miró Quesada. El número de invitados fue de 100, estando el menú a cargo de la conocida casa Klein y la orquesta dirigida por el profesor Kuapil. Las iluminaciones de gas y luz eléctrica corrieron a cargo de la Empresa de gas y luz eléctrica Callao limitada.

Una de las tantas reuniones que semanalmente se realizaban en el Centro es descrita por *El Comercio* del siguiente modo: "Muy concurrida estuvo la comida que, como todos los viernes, se realizó anoche en este centro social. Asistió buen número de personas residentes en Lima, que han ingresado al Centro, y pueden seguir ingresando todavía bajo condiciones realmente ventajosas, pues según un acuerdo del comité, sólo han abonado Lp 1 al año por todo derecho y gozan de las mismas prerrogativas que los demás socios. El ferrocarril eléctrico ha contribuido también al éxito de la comida, pues habiendo salvado todos los inconvenientes que antes existían relativos a la falta de medios de transporte con la capital después de ciertas horas, ya no hay el temor de que las personas que vengan de Lima,

corran el peligro de quedarse en el Callao por tal causa".

El domingo 11 de diciembre tuvo lugar la elección de la nueva Junta Directiva para el período correspondiente al año de 1905. La integraban los siguientes señores:

Presidente honorario	:	Ministro de Guerra y Marina
Presidente activo	:	Capitán de navío Toribio Raygada
Vicepresidente	:	Francisco S. Valdivieso
Secretario	:	Santiago Dávila
Prosecretario	:	Teniente segundo José M. Tirado
Tesorero	:	Ricardo Mendívil
Vocales	:	Genaro C. Meléndez, José E. De Mora, José M. Tudela y Claudio Wiese
Bibliotecario	:	Teniente primero Ernesto Caballero y Lastres

La Directiva cesante organizó una concurrida fiesta en honor de los nuevos directivos. Ofreció el almuerzo, en frases galanas, el señor Portuondo, a las que correspondió en igual tono el nuevo Presidente, capitán de navío Toribio Raygada. El señor Lincoln La Rosa fue especialmente felicitado por la manera como había manejado las finanzas de la institución, en los últimos meses que se hizo cargo de ellas. En la mesa tomaron asiento, entre otros, los siguientes caballeros: Toribio Raygada, Manuel Portuondo, Juan C. Peralta, Francisco S. Valdivieso, Joaquín Miró Quesada, Santiago Greig, José S. Gamero, Juan A. Tizón, Ramón Valle Riestra, Lincoln La Rosa, Herminio Moreno, Genaro C. Meléndez, Calixto Luna, José L. Villarán, José Valega, Joaquín Suárez Lacroix, Ernesto Lassus, Federico Bernales, Manuel Vásquez de Velasco, Julio Gutiérrez, Nicanor G. Corzo, Manuel E. del Campo, Ricardo Mendívil, Claudio Wiese, Ernesto Caballero y Lastres, Samuel Palacios, Guillermo León, Enrique Demutti, José E. de Mora, José M. Tudela, Baldomero Reyna, Eustaquio Dávila, Enrique Lonnon, Jacinto García, Francisco Carrera, James Vickers, Santiago Dávila, Marco A. Grisollé, Augusto Cazorla, Carlos Roe, José Patroni, Dávila Duarte y José M. Tirado.

Ahora bien, a lo largo de estos seis primeros años de vida institucional, podemos decir que el Centro Naval cumplió con sus objetivos a cabalidad, aunque, ciertamente, no llegó a tener el dinamismo que posteriormente le caracterizaría. Fueron años iniciales de asentamiento, de tanteo colectivo, de identificación institucional y en los que el binomio marino–poblador civil constituyó el soporte de su solidez posterior. Igualmente, años en que se tuvo muchas veces que luchar contra la apatía e indiferencia de autoridades y miembros de la

institución para no hacer fracasar tan hermoso proyecto, destacando el empuje y la férrea convicción de los oficiales Daniel Rivera y Ernesto Caballero y Lastres. Asimismo, años en que determinados socios, con su propio peculio y mediante enormes sacrificios familiares, subsidiaron la alicaída caja chica; clara expresión de un país que recién se estaba sacudiendo de la postración económica de la guerra. Finalmente, años en que, a falta de un real poder naval, se tuvo la inextinguible ilusión de hacerlo renacer lo antes posible y de la mejor manera; ilusión y anhelos que empezaron a tomar formato cuando en 1906 y 1907 arribaron a nuestras aguas, en medio de un indescriptible júbilo popular, el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi*, respectivamente.

LA CREACION DE LA COMISION HIDROGRAFICA

Un paso trascendental en el quehacer de la hidrografía nacional lo constituyó, ciertamente, la creación de la Comisión Hidrográfica en junio de 1903. De acuerdo al decreto de su fundación, esta desafiante e importantísima labor descansaría en los oficiales de marina "los cuales por su competencia profesional poseen aptitudes necesarias para realizar los expresados trabajos". Asimismo, la flamante entidad dependería del Ministerio de Guerra y Marina. El mencionado dispositivo dice:

"Considerando:

1º Que los mapas de la República publicados hasta hoy adolecen de notables inexactitudes, a causa de no haberse practicado en el territorio levantamiento alguno geodésico;

2º Que mientras se establezcan trabajos de esta naturaleza conviene rectificar, por medio de observaciones astronómicas, la posición geográfica de las ciudades y de los puntos más importantes del territorio, particularmente de aquellos situados en la costa del Pacífico y en la región bañada por los ríos del oriente;

3º Que existe en la última, una gran extensión completamente inexplorada, principalmente en zonas de frontera, cuyo perfecto conocimiento es indispensable para el estudio y resolución de las cuestiones de límites;

4º Que para lograr el propósito de determinar coordenadas geográficas y de practicar levantamientos hidrográficos es necesario unificar esos trabajos dándoles debida centralización;

5º Que conviene utilizar los servicios de los oficiales de marina, los



TORIBIO RAYGADA
Presidente del Centro Naval.

cuales por su competencia profesional poseen aptitudes necesarias para realizar los expresados trabajos.

Decreto:

1º Créase una comisión, que se denominará "Comisión Hidrográfica", y se ocupará de fijar la situación geográfica de las ciudades y de los puntos principales del territorio de la República; de estudiar la costa del Pacífico y de los ríos orientales, levantando los planos necesarios y determinando los datos que contribuyan a facilitar la navegación a lo largo de la primera y en el curso de estos últimos; y de explorar y trazar el mapa de las zonas orientales que colindan con las repúblicas vecinas.

2º El personal de esta comisión lo compondrán oficiales del cuerpo general de la armada.

3º La comisión hidrográfica dependerá del Ministerio de Guerra y Marina, que queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en Lima, en el palacio de gobierno a los veinte días del mes de junio de mil novecientos tres.

EDUARDO L. DE ROMAÑA

MANUEL A. VILLAVISENCIO".

Desde el momento de su creación, la Comisión desempeñó una activa y fructífera labor. Sus integrantes, con gran esfuerzo e imaginación, pudieron suplir la carencia de recursos materiales para cumplir con eficacia sus arduas tareas de investigación y legarnos documentos hidrográficos y cartográficos capaces de dar seguridad a los navegantes. Las exploraciones en la cuenca amazónica y, en especial, en el istmo de Fitzcarrald, los ríos Ucayali, Urubamba y sus afluentes, los ríos Pachitea, Pichis, Palcazu y sus afluentes, constituyeron verdaderas hazañas de la época.

Esta inicial actividad se extendió hasta setiembre de 1915 en que fue suprimida. Once años después –nos recuerda el vicealmirante Mario Castro de Mendoza– nuevamente aparece como organismo dependiente de la Dirección de Material en el Ministerio de Marina y Aviación. Dos años más tarde, se elevó a la categoría de Servicio Hidrográfico como dependencia del Estado Mayor General de Marina. En 1934 se creó el Servicio Hidrográfico y de Faros, siendo treinta años más tarde (15 de junio de 1964) elevado a la categoría de Dirección de Hidrografía y Faros, subordinada a la Comandancia General de Marina. Actualmente se denomina "Dirección de Hidrografía y Navegación".

Socios del Centro Naval: 1900 – 1906

Alvarado Zegarra, Oscar
Alvarez del Villar, E.
Alzamora, Leopoldo
Arenas, Carlos
Arancibia, Carlos
Arias, J.
Aspillaga, Baldomero
Ballón, Abel
Barazzoni, Nino
Bentín, Ricardo
Bernales, Luis
Bielich, César
Blacker, R.
Black, Guillermo
Blanco, Juan de Dios
Boza, Benjamín
Bracall, L.
Buendía, Manuel
Bustamante y Salazar, Enrique
Caballero y Lastres, Ernesto
Campo, Manuel Ezequiel del
Canabón, L.
Candamo, Manuel
Canevaro, César
Cantuarias, José
Cárdenas, J. M.
Carvajal, Manuel Melitón
Carrera, Francisco
Carrera, Michel de la
Carrera, León
Castro, Alfonso
Cavero, Octavio
Cazorla, Augusto
Cornejo, Mariano H.
Cortez, José
Cortez y Casos, Miguel
Corzo, Nicanor G.
Crosby, Enrique
Chamot, Manuel
Chapui, E.
Chipoco, Gerardo
Danmert, F.
Dávila, Eustaquio
Dávila, Santiago
Davis, C.R.
Delgado, Miguel
Demutti, Enrique
Deustua, Alejandro O.
Duarte, S.
Dubois, Luis
Eguren, Leopoldo
Elizalde, Fernando
Espinoza, M.E.
Espinoza, Ricardo
Febres, V.
Fernández Concha, Aurelio
Fernandini, Pedro Pablo
Figueroa, Jorge
Flor, Ricardo de la
Freire, Ramón
Freund, Alejandro
Freund, Nicanor
Freyre, A.
Frumat, Eduardo
Fuente, C. A. de la
Fuentes Castro
Fuentes, Hildebrando
Gamero, José S.
Gamero, Juan D.
Garcés, Clodomiro
García, Federico
García, L.
García, Rómulo
García Rosell, Carlos
García, Jacinto
Gil Cárdenas, José
Giraldo, Artemio
Giraldo, Julio Elías
Godoy, José Antonio
Gomero, Julián
Gonzales, C.
Gonzales del Riego, Manuel
Gonzales, Juan
Goyburo, Ricardo
Greig, Santiago
Grisollé, Marco Antonio
Gutiérrez, Julio
Herbozo, Eleazar
Hernández, Julio H.
Holguín, Armando
Howells, L. H.
Irizar, Julián (Armada Argentina)
Kieffer, Julio
Lassus, Ernesto
Lazarte, Manuel
La Rosa, Lincoln
León, David H.
León, Francisco
León, Guillermo
León y Quintana, Abelardo
Lestonnat, Ernesto
Lonnon, Enrique
López, Carlos
Luna, Calixto
Llona, Pablo
Maguiña, Alejandrino
Maravoto, Federico
Martín, Enrique A.
Martínez, Guillermo
Martínez, Isaac
Maúrtua, A.
Mavila, Oscar
Meléndez, Genaro C.
Melo, Rosendo
Mendoza y Barreda, F.
Mendívil, Ricardo
Miller, Juan
Miró Quesada, Antonio
Miró Quesada, Miguel
Miró Quesada, Joaquín
Montalva, Rómulo
Montero, Manuel Esteban
Mora, José Ernesto de
Morales Bermúdez, G.
Morales Bermúdez, Ricardo
Morbello, Carlos
Moreno, Herminio
Mujica, Elías
Naranjo, Arturo
Naranjo, Luis Carlos
Naranjo, Ricardo
Nieto, Daniel
Núñez del Arco, F.
Olivari, J. A.
Ontaneda, Manuel
Osma, Pedro de
Palacio, Eduardo
Palacios, Luis
Palacios, Samuel
Panizo, Manuel
Pautrat, Augusto
Parand, G.
Patrón, José
Patroni, José
Pardo, José
Pardo, Miguel
Peralta, Juan
Pérez Egaña, Luis F.
Piaggio, Atilio
Prado Ugarteche, Max
Portuondo, Manuel
Quimper, Alberto
Quimper, Manuel
Quintana, Francisco
Raygada, Carlos
Raygada, Julio
Raygada, Toribio
Remy, Federico
Rey, Ignacio
Reyes, José M.
Reyes, Lizardo
Reynoso, Juan José
Reyna, Baldomero
Rincón, Federico
Ringgold, Manuel J.
Ríos, Federico
Rivera, Daniel
Robinson, Jesús
Rocca, Víctor
Roe, Carlos
Rodríguez, Alfredo
Rollin Thorne, L. A.
Rospigliosi, C.
Silva, R.
Sobral, José María (Armada Argentina)
Solar, Juan Francisco del
Sotomayor, Federico
Súarez, Enrique
Súarez Lacroix, Joaquín
Tafur, Juan N.
Tapia, Enrique A.
Thorne, Enrique
Tirado, J. M.
Tizón, Juan Antonio
Tudela, A.
Tudela, José M.
Ugarte, Manuel E.
Valcárcel, Mariano
Valdiviezo, Francisco S.
Valega, José
Valle Riestra, Alberto
Valle Riestra, Ramón
Vásquez de Velasco, Manuel
Vickers, James
Villarán, José Luis
Villarán, Luis Felipe
Watson, Carlos
Wiese, Claudio
Zapata, Ernesto

LA PUBLICACION DEL BOLETIN DEL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

Por decreto de 14 de junio 1904 se autorizó la publicación de este *Boletín* que a juicio de sus editores "venía a satisfacer una vieja aspiración del Ejército y la Armada". Su estructura era la siguiente:

Sección nacional. Comprendía legislación, instrucción, trabajos técnicos, escritos nacionales, colaboraciones y crónica militar.

Sección extranjera. Dedicada a la reproducción y traducciones de obras y periódicos militares y a estudios de la profesión relativos a otros países.

Sección bibliográfica. Contraída a la noticia y resumen de obras militares de reconocida importancia.

La dirección y redacción del *Boletín* estuvo a cargo de una comisión presidida por el Ministro del Ramo e integrada por el Director de Guerra, el Director de Marina y los redactores designados directamente por el Ministerio.

LA MARINA Y LOS AVANCES TECNOLOGICOS

Los aportes técno–científicos de la Marina, al desarrollo del país durante estos años, fueron varios y de diferente naturaleza.

Un campo en el que sobresalió y le dio notable impulso, fue a no dudarlo el de los telégrafos. En efecto, después de la guerra del 79, las líneas telegráficas se encontraban destruidas en su mayor parte, desaparecidos los aparatos y baterías eléctricas y en estado ruinoso los locales donde funcionaban las oficinas. Fue tarea de la Marina, a través de los altos jefes que ocuparon la Dirección General de Telégrafos (Carvajal, Ontaneda, etc.) restablecer las líneas con los adelantos que en esos momentos brindaba la tecnología. Para esta modernización y con el objeto de formar el personal idóneo, Melitón Carvajal estableció una escuela de telegrafistas (que dirigió personalmente) y en la que por primera vez en el país se dio ingreso a las mujeres en las labores telegráficas de las oficinas del Estado.

D. MEJORAMIENTO E INNOVACIONES EN LA MARINA

EL SISTEMA DE SEÑALES DE LOS BUQUES

Por Resolución de 21 de setiembre de 1896 se aprobó el proyecto de



Banquete al capitán de navío Toribio Raygada
en el Centro Naval.

insignias, señales y distintivos de la escuadra. Al mes siguiente, por resolución del día 20, se introdujeron modificaciones en el Reglamento marítimo de luces y señales para impedir colisiones en el mar.

A petición del Encargado de Negocios de la Gran Bretaña y con la opinión favorable de la Junta Superior de Marina, por Resolución del 4 de agosto de 1898 se adoptó el nuevo "Código Internacional de Señales", para el servicio de la Marina de Guerra y Mercante de nuestro país.

LA VESTIMENTA Y EL UNIFORME DEL PERSONAL

A comienzos de octubre de 1895, se dispuso que el empleo del vestuario a bordo fuese:

Lunes: gorra negra, pantalón negro, chompa blanca;
Martes: gorra blanca, pantalón negro, chompa blanca;
Miércoles: gorra negra, pantalón negro, chompa blanca;
Jueves: gorra blanca, pantalón negro, chompa blanca;
Viernes: gorra, pantalón y chompa negros;
Sábado: gorra y pantalón negros, chompa blanca;
Domingo: gorra y pantalón negros, chompa blanca.

El 10 de mayo de 1897 se dio el Reglamento que modificó el vestuario e insignias de la Marina Nacional[25]. Con fecha de 11 de julio de 1905, firmado por el Presidente José Pardo y el Ministro de Guerra y Marina Pedro E. Muñiz, se expidió un nuevo Reglamento que modificó el anterior y designaba los distintivos para los Oficiales Generales, Superiores, Subordinados, alumnos de la Escuela Naval, Asimilados y personal subalterno.

FAENAS A BORDO

En la primera quincena de octubre de 1895, se dispuso que la distribución del tiempo a bordo de las naves de guerra fuese la siguiente:

Lunes: ejercicio de armas menores;
Martes: ejercicio de embarcaciones menores y señales;
Miércoles: ejercicio de velas y sondajes;
Jueves: ejercicio de artillería y esgrima;
Viernes: ejercicio de incendio y lavado de ropa;
Sábado: revista de prendas de vestir y costura.

E. ASCENSOS Y REMUNERACIONES DEL PERSONAL

LA POLITICA DE PROMOCION Y ASCENSOS

Con la firma del Presidente Cáceres y del Ministro del Ramo Justiniano Borgoño, se dio la ley de 19 de octubre de 1896 por la que se declaró nulos los ascensos y nombramientos conferidos en el ejército y la armada, desde el 21 de diciembre de 1879 hasta el 2 de diciembre de 1885; igualmente, dispuso que el Ejecutivo nombrase una junta encargada de "calificar los servicios y méritos de los militares, marinos, cirujanos, comisarios y miembros del cuerpo político", elevando estas calificaciones al Supremo Gobierno para que resolviese lo conveniente en uso de sus atribuciones. Esta ley –según el sentir de la época– revocaba aquella "política delirante y discriminatoria" de la anterior administración de conceder ascensos y nombramientos "sin consultar los conocimientos que los agraciados tenían"[26].

Un año después, *El Comercio* (13 de enero) dio a conocer la protesta de un grupo de "Oficiales Calificados" por los ascensos habidos en la marina. Al año siguiente, el mismo diario en sus ediciones del 28 y 30 de diciembre de 1888 publicó las cartas de Lizardo Montero cuestionando la antigüedad (en graduación) del contralmirante Antonio de la Haza. En los días sucesivos, publicó otros testimonios aclarando a Montero.

HABERES Y REMUNERACIONES ESPECIALES

Como ya se ha manifestado más de una vez, en el período de la postguerra hubo increíbles atrasos en el pago de los sueldos no sólo de la tripulación de los buques, sino también del personal de las distintas dependencias de la armada. Esta situación, que en determinados momentos asumió extrema gravedad, provocó en más de una ocasión la airada protesta y hasta la renuncia de aquellos jefes que bajo su mando se encontraba el personal afectado. Por su parte, la tripulación reaccionó más de las veces en forma violenta llegando, inclusive, al estado de rebelión e indisciplina generalizada; en tierra por ejemplo, los trabajadores de las capitanías desertaban o sencillamente dejaban de trabajar. En un oficio de marzo de 1887, el capitán del puerto del Callao manifestaba "que hacía tres meses que no se cubría el presupuesto" de esa capitanía. Interesante, aunque penosa, resulta la lectura de los múltiples y reiterados oficios de los coman-



ERNESTO CABALLERO Y LASTRES
Animoso y distinguido oficial de nuestra Marina de Guerra.

Haberes del personal de la Armada en 1886

Cuerpo General	Al mes (soles)	Al año	De embarcado sin mando	Gratificación mensual	
				De mando	Embarcado con mando
Vice Almirante	330	3960	45	90	135
Contra Almirante	280	3360	40	80	120
Capitán de Navío	220	2640	32	50	82
Capitán de Fragata	180	2160	28	30	58
Capitán de Corbeta	130	1560	24	20	44
Teniente Primero	80	960	20	10	30
Teniente Segundo	60	720	20	5	25
Alfereces de Fragata	50	600	20	5	25
Guardia Marina	20	240	20	5	25
CUERPO POLITICO					
Comisario Ordenador	200	2400	28		
Comisario de Guerra	145	1740	24		
Oficial Primero	90	1080	20		
Oficial Segundo	65	780	20		
Oficial Tercero	55	660	20		
MAQUINISTAS					
Primer Maquinista	130	1560	20		
Segundo Maquinista	90	1080	20		
Tercer Maquinista	75	900	20		
Cuarto Maquinista	55	660	20		
CUERPO DE SANIDAD					
Cirujano Mayor	180	2160	28		
Cirujano de Primera Clase	130	1560	24		
Cirujano de Segunda Clase	80	960	20		
CAPELLAN	30	360	20		
TRIPULACION					
Oficiales de Mar:					
Primer Contramaestre	50	600			
Primer Condestable y Primer Carpintero	45	540			
Segundo Contramaestre y Herrero	40	480			
Primer Guardián y Primer Calafate	32	384			
Segundo Condestable y Segundo Carpintero	30	360			
Armero	30	360			
Segundo Guardián y Segundo Calafate	26	312			
Velero	26	312			
Cabo de Matrícula y Cabo de Timoneles	22	264			
Patrón de Lancha y Cocinero de Equipaje	22	264			
Mayordomo de Cámara y Cocinero de Cámara	20	240			
Bodeguero y Cabo de Luces	20	240			
Marinería:					
Artillero de Preferencia	20	240			
Artillero Ordinario	18	216			
Marinero	16	192			
Grumete	10	120			
DEPENDIENTES DE PROVISION					
Maestre de Víveres	30	360			
Despensero	22	264			
MAQUINA					
Ayudante de Máquina	45	540			
Cabo de Fogoneros	32	384			
Fogonero	28	336			
Carbonero	16	192			







Presidentes oficiales de marina:
José E. de Mora, Carlos B. Tizón, y
Abelardo León Quintana.

dantes de los buques de la armada (sobre todo en los años iniciales) solicitando el pago de la tripulación a bordo; exigencia que se hacía más perentoria y grave tratándose del personal extranjero. Al respecto, en una de las tantas comunicaciones a la Superioridad Naval (10 de diciembre de 1885) el comandante del vapor *Perú* Juan Salaverry manifestaba: "La circunstancia de ser extranjeros la mayor parte de los tripulantes, especialmente en el departamento de máquina, me obliga a distraer nuevamente la atención superior, respecto al pago pendiente; pues esa gente sin más vínculos para con el país que el salario que ganan, se muestran exigentes por el pago puntual a que han estado habituados en la Compañía Inglesa de Vapores...".

La respuesta a este pedido concreto (que para el caso podemos tomarla como muestra representativa de aquellas otras que se dieron con semejante parecer por esta época) decía: "No permitiendo las circunstancias del Tesoro hacer pagos por deudas atrasadas y encontrándose la dotación del vapor nacional *Perú* en iguales condiciones que otras muchas dependencias que se hallan insolutas de sus haberes, no ha lugar por ahora la efectivización de tal pago..."[27].

En esta línea, podemos decir, pues, que los haberes del personal de la marina fueron un fiel reflejo de la crítica situación del Erario Nacional. Las exiguas asignaciones presupuestales no sólo permanecieron estacionarias, sino que sufrieron en determinadas circunstancias severas restricciones, lo que evidentemente motivó que muchos abandonasen el servicio para dedicarse a otras actividades.

Otro problema que simultáneamente se vivió, tal vez con igual gravedad, fue el relacionado con el pago de los pensionistas; en un documento que hemos encontrado para el año 1886 (crítico por muchas razones para la institución naval) se advierte patéticamente la negligencia con que se manejó tal asunto[28]. En él encontramos la siguiente relación de Indefinidos (entre otros) con sus respectivos sueldos:

- Capitán de navío Manuel Villar, cédula 15/V/1875 260.00 soles
- Capitán de navío Ramón Valle Riestra, cédula 9/IV/1872 ..... 251.31 "
- Capitán de navío graduado Leopoldo Sánchez, arreglado a 24 años de servicio, hasta el 31 de diciembre de 1886 según liquidación por la Junta Calificadora. 160.00 soles
- Capitán de fragata Agustín Arriola, cédula 5/VIII/1877 ..... 200.00 "
- Teniente segundo Bernabé Carrasco, cédula 25/IX/1878 ..... 23.82 "



Marineros del *Iquitos* en 1906 con uniformes de la época.

- Alférez de fragata Ramón Valle Riestra, cédula 7/V/1872 ..... 12.83 "

El cuadro que figura en la página 246 consigna los haberes que en ese año de 1886 se asignó al personal de marina. Las cifras, por sí solas, son muy elocuentes.

F. PROYECTO DE CREACION DEL MINISTERIO DE MARINA EN 1906: LA PROPUESTA DEL SENADOR JUAN C. PERALTA

En el entusiasmo –dice Basadre– que produjo la inminente llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, adquiridos por el país y ante la perspectiva del desarrollo del comercio en la costa, el senador por el Callao, Juan C. Peralta, presentó en la Legislatura de 1906 el proyecto de crear el Ministerio de Marina. El asunto fue discutido en su Cámara en agosto de 1907[29].

NOTAS AL CAPITULO VI

1. En su *Memoria* de 1899, el Ministro de Guerra y Marina se refería a este Código como "Un conjunto de ordenanzas" que estaba "muy lejos de merecer el nombre de Código en el sentido jurídico de la palabra".
2. Figuraban en esta relación los doctores Alberto Elmore (Vocal de la Corte Suprema de Justicia), Luis Felipe Villarán (Decano de la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas), Miguel A. de La Lama (Fiscal del Consejo Supremo de Guerra y Marina) y Alfredo Gastón (Auditor General del Ejército); los capitanes de navío Hercilio Cabieses (Vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina) y Gregorio Casanova; y los coroneles Juan N. Eléspuru y Julio Jiménez.
3. Además, se incluyeron a tres Vocales de la Corte Suprema de Justicia, doctores Simón Gregorio Paredes, Ricardo Ortiz de Zevallos y Manuel León Castellanos. Posteriormente, por resolución de 17 de marzo del mismo año, se nombró Fiscal de dicho Consejo al doctor Miguel A. de La Lama, aclarándose que dicho cargo "era incompatible con el ejercicio de la profesión de abogado". Por diferentes motivos, varios de los Vocales Militares y de la Corte Suprema dejaron de pertenecer al Consejo.
4. Posteriormente, la primera Sala estuvo integrada por el doctor Simón G. Paredes, el capitán de navío Hercilio Cabieses y los coroneles Isaac Recavarren y Bruno Morales Bermúdez. La segunda se compuso de los doctores José M. Jiménez y Pedro A. del Solar, el general Juan N. Echenique, el capitán de navío Francisco Sáenz y el general Valle Riestra.
5. Dirigido al Director de Guerra y Marina, el informe fue suscrito por los siguientes jefes: José R. Carreño, José M. García, Hercilio Cabieses, Amaro G. Tizón, Lino de la Barrera, Emilio Díaz y Leopoldo Sánchez.
6. El documento de su creación dice: "Necesitando el Supremo Gobierno conocer de una manera clara y precisa, los servicios prestados a la Nación por los Contralmirantes Jefes y Oficiales, Guardiamarinas y Aspirantes que componen el Cuerpo General de la Armada que hoy existen, así como los de aquellos que rindieron la vida en defensa de la Patria, en los Combates de mar y tierra, habidos durante la última Guerra; nómbrase una Junta compuesta de tres Jefes de Marina, presidida por el más antiguo, la que en el perentorio término de 60 días contados desde la fecha, calificará los servicios de los miembros del cuerpo de la Armada, en vista de las hojas de servicios y demás documentos que tenga a bien pedir a los interesados, o a las oficinas del Estado para el fiel cumplimiento de su cargo".
7. Comentando este desorden, que afectaba también al Ejército, el Ministro Osma decía en su *Memoria* de 1884: "No concluiré tratándose de este punto sin poner en vuestro conocimiento las serias dificultades con que ha tenido que tropezar el Ministerio de mi cargo al utilizar los servicios de los señores Jefes y Oficiales.

Efectivamente, no teniendo a la vista el Escalafón General que hace dos meses nomás se pudo descubrir en medio del trastorno que ocasionó en los archivos generales la ocupación extranjera, era imposible conocer el personal que verdaderamente había merecido despachos legalmente expedidos. Tales dificultades se agravaron a consecuencia de las clases, que, con el carácter de temporales y provisionales, tuvo a bien conceder al Gobierno Dictatorial durante la guerra, clases que fueron reconocidas de hecho por los caudillos que posteriormente asumieron el mando en diversas secciones de la República".

8. *El Peruano*. Lima, 7 de junio de 1884, p. 625.
9. A. H. de M., Junta Calificadora de Marina 1886, doc. 12. Oficio dirigido por el contralmirante de la Haza al Director de Marina (11 de setiembre de 1886). Con fecha 1° de octubre reiteró este pedido; lo mismo el 31 de diciembre.
10. Otras funciones de su competencia eran: expedir los informes y dictámenes que en asuntos facultativos le sometía el gobierno; formular los reglamentos de servicio de capitanía y otros que se relacionaban con la Marina Militar. Por ejemplo, tuvo a su cargo la formulación del Código de Justicia Naval (1901).
11. Cfr. *Memoria* correspondiente a las labores de la Junta Superior de Marina presentada por Bernabé Carrasco, 5 de Junio de 1900, al Director de Marina. En: *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta...* (1900), pp. 73-74.
12. En la resolución de clausura, el gobierno manifestaba su satisfacción por los "servicios prestados por la Junta en el desempeño de las funciones encomendadas".
13. En enero de 1884, encontramos como Comandante General de los Tercios Navales al capitán de navío Federico Alzamora. Precisamente, en un oficio de 1° de ese mes al Ministro de Guerra y Marina le solicitaba "que no debería prolongarse por más tiempo el estado de penuria en que se encontraban todas las dependencias" de dicha Comandancia.
14. Esta disposición de primerísima importancia y quizás una de las primeras en su género, se haya publicada en: Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar*, T. III, pp. 75-76.
15. *Ibídem*, pp. 76-77.
16. *Ibídem*, T. IV, pp. 238-243.
17. La solicitud planteada por Quiroz fue aceptada en el mes de agosto de ese año por el gobierno.
18. En un documento de suma importancia que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, aparece la siguiente Junta Directiva para el año 1891:

    Presidente : Contralmirante Antonio A. de la Haza.
    Vocales : Capitanes de navío efectivos Amaro G. Tizón (Mayor de Ordenes), Ruperto Alzamora (comandante de la *Lima*), Manuel A. Villavisencio (comandante del *Santa Rosa*); capitanes de navío graduados Toribio Raygada (Jefe de Sección de Capitanías), Arístides Aljovín (Director de la Escuela Naval), Ramón Freire (capitán del puerto del Callao); y capitán de fragata graduado Federico Rincón (Ayudante de la Sección de Capitanías).
    Asesor : Doctor Alejandro Deustua.

    Cfr. A. H. de M., Junta Superior de Marina, 1891, doc. 4. Informe preparado por el Vocal y Secretario de la Junta Superior de Marina, capitán de fragata Federico Rincón (Callao, 15 de mayo de 1891).
19. Como antecedente histórico válido, habría que mencionar que esta Junta Eco-

nómica había existido antes, pues el 19 de enero de 1886 la encontramos instalada en el local destinado para la Mayoría del Departamento Marítimo: era su Presidente el capitán de navío José María García. Asimismo, recibió el encargo del Ministerio del Ramo para elaborar, teniendo en cuenta el Presupuesto General de 1879 y 1880, la relación de sueldos de la armada, desde la clase de contralmirantes hasta la de grumetes.

20. Los gastos que por estos conceptos ocasionaron conjuntamente los buques *Lima*, *Chalaco* y *Constitución* fueron, proporcionalmente, mucho más reducidos cuando tiempo después llegaron los primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi*; los requerimientos se hicieron mayores y el mecanismo más complicado.
21. Años más tarde, la resolución de 14 de abril de 1896 estableció que el ramo de adquisiciones pasase, mediante un contrato y en calidad de administración, a los señores Ostoja Hermanos, los que para su ejecución "se sujetarían en todas sus partes a las últimas tarifas oficiales formuladas por la Junta de Marina".
22. Oficio del Ministro de Guerra y Marina Elías Mujica (19 de diciembre) al Ministro de Hacienda y Comercio. En: Archivo General de la Nación.
23. El Callao fue sede de numerosos clubes en donde la práctica del deporte marino fue el objetivo principal. Así tenemos el Club de Regatas "Unión", el Club de Regatas "Lima", el Club de Regatas "Callao", el Club de Regatas "San Lorenzo", etc. Las regatas interclubes fueron frecuentes e intensamente disputadas.
24. Se recuerda también aquella otra competencia organizada por la Superioridad Naval el 18 de julio de 1895 y en la que intervinieron, durante varios días, diversas embarcaciones.
25. El texto íntegro de este Reglamento se halla en: Ministerio de Guerra y Marina ... *Legislación Militar del Perú*. Colección de Leyes... T. III, pp. 122-129.
26. Cfr. *El Comercio*. Lima, 5 y 11 de enero de 1886.
27. La respuesta, firmada por el Ministro Correa y Santiago, lleva fecha 6 de mayo de 1886. Este, como el oficio de Salaverry, se encuentra en el Archivo General de la Nación.
28. Relación de los pensionistas de la Marina que son pagados por esta Tesorería Departamental con especificación de las listas a que pertenecen y valor de la pensión. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú. Este documento fue enviado por Emilio Fernandini de la Caja Fiscal del Callao (23 de febrero) al Director del Ministerio de Guerra y Marina.
29. BASADRE, Jorge... *Historia de la República*..., T. XI, p. 201.

Capítulo VII

INCIDENTES Y COMBATES NAVALES

EL INCIDENTE DE ILO

A fines de febrero de 1891, año en que estalló la guerra civil en Chile, zarpó del Callao con rumbo a Ilo el vapor *Laja*, de la Compañía Sudamericana, de Vapores transportando al regimiento peruano "Húsares de Junín"[1]. Al pasar dicha nave frente a la caleta Cocotea (situada entre Mollendo e Ilo) fue sorprendida por el transporte *Aconcagua*, al servicio de la revolución en Chile y perteneciente a la misma Compañía, procediendo su comandante, pese a la protesta del capitán del *Laja*, a capturarlo de inmediato[2].

El hecho, condenado unánimemente por la prensa peruana, se presentaba, de acuerdo a las primeras versiones llegadas a Lima, como un "asunto sumamente grave y delicado" que exigía en el acto la intervención de nuestro gobierno. En su comentario del 3 de marzo, *El Comercio* aludía a la gravedad del suceso bajo dos puntos de vista: 1º porque el buque capturado conducía tropas peruanas y 2º porque la captura se había realizado en aguas nacionales, lo que sin duda representaba una violación de nuestra soberanía. Inmediatamente, el gobierno de Morales Bermúdez, a través de su Ministro de Guerra y Marina, solicitó al prefecto de Arequipa información precisa sobre lo ocurrido, ordenando al mismo tiempo que el crucero *Lima*, que se

hallaba en Mollendo, se preparase para cualquier eventualidad[3]. Entre los días 4 y 5 del mes indicado, se cruzaron telegramas entre el Ministro Suárez y el Prefecto Cavero[4].

Según la información de la Prefectura, la captura se había realizado a nueve millas de la costa; asimismo, el crucero *Lima* no había podido prestar al *Laja* una protección que no le fue solicitada y por consiguiente tuvo que dejarlo correr su suerte; finalmente, el comandante del *Aconcagua* había permitido que el *Laja* ingresase, por deferencia al regimiento peruano que iba a bordo, al puerto de Ilo a fin de que desembarcase la tropa con todo su material y caballada. En efecto, ambas naves fondearon a la vez en dicho puerto, permaneciendo en él por espacio de 20 horas. Posteriormente salieron en convoy con rumbo al sur[5].

De esta manera, concluyó el incidente de Ilo que –a juicio de un prominente periodista de la época– pudo haber originado serias complicaciones a las ya desgastadas relaciones peruano–chilenas[6].

LOS COMBATES DE ANGOTEROS Y TORRES CAUSANO

Como lo señala Rosendo Melo en su libro *Historia de la Marina del Perú*, el río Napo ha sido en varias oportunidades teatro de escenas sangrientas motivadas por la delimitación de una parte de la frontera norte de nuestro país; delimitación deficiente a juicio de los gobernantes ecuatorianos. En esta línea, podemos decir que las dos últimas décadas del XIX muestran claras evidencias del hostigamiento ecuatoriano para recuperar lo que, jurídica e históricamente, nunca les perteneció. Recordemos que en 1881, en plena guerra con Chile, tropas de aquel país ocuparon los territorios comprendidos hasta el río Coca en el Napo, aprovechando la coyuntura desfavorable y crítica en que nos hallábamos. El Perú protestó contra "la deslealtad y falta de derecho de tal acto". Tiempo después, en 1894, nuevamente nuestro vecino hizo grandes aprestos bélicos con el ánimo de tomar posesión del territorio nacional, provocando la natural inquietud de nuestra parte. El Prefecto de Loreto, Alejandro Olivera, recibió instrucciones precisas del gobierno central de cómo actuar.

Justamente con fecha 27 de febrero de aquel año, la mencionada autoridad política se dirigió al Director de Guerra del Ministerio del Ramo para comunicarle que el teniente 2º de la armada nacional, Carlos T. Barandiarán, había sido designado para comandar la lancha nacional *Laura* (fletada por los señores Wesche y Cía. del comercio de

Iquitos) a fin de inspeccionar y verificar las operaciones militares en la circunscripción del río Coca. La expedición, por razones obvias, debía de revestir el carácter de comisión científica. Para tal efecto, el 13 del indicado mes dicho oficial recibió las siguientes "instrucciones reservadas":

"1º El día de mañana a las 8h. am. el teniente Barandiarán se embarcará en el vapor *Laura*: este buque se encuentra anclado en este puerto á disposición de la Prefectura, con su dotación completa de Capitán á paje, con víveres para tres meses y todo el combustible que pueda cargar.

2º Recibirá a bordo, como guarnición del vapor, once guardias civiles al mando del Capitán D. José María Barandiarán, que se embarcará á la misma hora.

3º El vapor *Laura* zarpará inmediatamente para el río Napo, y lo reconocerá si el río lo permite hasta la Coca, donde verá modo de tomar todos los informes que pueda obtener para averiguar si existen tropas en Archidona y en qué número.

4º Si no fuese posible llegar á la Coca lo hará solamente hasta el Tiputine, si es que el vapor *Laura* no puede subir más arriba del río Napo.

5º Llegado al término de la navegación, el comandante Barandiarán obtendrá los informes correspondientes, haciendo uso de los elementos con que cuenta, sujetos en todo caso á su tino y discreción.

6º Se recomienda la mayor prudencia, para dar á este reconocimiento toda la apariencia de una comisión científica destinada á rectificar el plano del río Napo.

7º Si del resultado de sus informes, tuviera el Comandante Barandiarán la convicción ó siquiera la sospecha de que pudiese bajar en canoas fuerza armada enemiga, entonces procurará impedirlo por todos los medios posibles, esperándola en lugar conveniente para batirla.

8º La Prefectura no teme en este caso un resultado adverso del que espera, porque cree que el vapor *Laura* bien dirigido como está, puede por sí solo destruir cualquier número de canoas, sin hacer uso de las armas.

9º Mientras tanto, el Comandante Barandiarán, desde que entre al río Napo, hará uso de la mayor prudencia para no despertar ninguna alarma entre los pobladores del río, salvo que encuentre en la surcada el caso previsto en las dos instrucciones que anteceden.

10º En Zambrano ó Mazan reside un ecuatoriano llamado David Andrade, dueño de una lancha á vapor que según noticias ha ido al



Sargento mayor Juan F. Chávez Valdivia,
de distinguida y valerosa actuación
en los combates de Angoteros
y Torres Causano.

Tiputine llevando gente; y como esta embarcación podría causarnos daño, en caso de guerra, es necesario buscar un pretexto para tomarla, ofreciendo al dueño de ella la indemnización correspondiente.

11º El mejor pretexto para obtener la lancha de Andrade sería la necesidad de mandar un propio á Iquitos para pedir víveres.

12º Todas las canoas que se encuentren en la surcada, serán registradas minuciosamente para recoger las comunicaciones que se dice han sido remitidas de aquí para algunos ecuatorianos.

13º Tanto en Destacamento como en Mangua, Tacsha Mirano, Mazan, Tacsha Curaray, Puca Barranca, Huiririma, Atum Curaray, Tiputine, ó en cualquiera de los otros puntos del río Napo, procurará tener depósitos de leña.

14º Por el contrato de fletamiento del vapor *Laura*, se ha convenido que el Capitán Pietrosante desempeñe a bordo las funciones de segundo Comandante, encargado del servicio interior del buque.

15º En Puca Barranca, se entregará el pliego adjunto al Inspector del río Napo D. José María G. Mouron, á quien se recomienda como hombre intrépido, amigo del Perú.

16º No siendo posible en estas instrucciones prever todas las emergencias que puedan ocurrir en una comisión de esta naturaleza, se deja su resolución á la competencia del Comandante Barandiarán, así como el tiempo que debe permanecer en el río Napo, no debiendo bajar á Iquitos, mientras exista peligro.

17º Cualquier ocurrencia extraordinaria la comunicará por propio á esta Prefectura, que espera del Comandante Barandiarán el mayor acierto y entereza en la delicada Comisión que se le confía".

Cumplida la misión, el Prefecto fue informado de que efectivamente las fuerzas ecuatorianas estaban concentrándose en Canelos con el decidido objetivo de invadir territorio peruano. Ante tan inminente peligro, se dirigió nuevamente al Director de Guerra (11 de marzo) describiéndole fríamente el panorama futuro: "... séame permitido expresar a Ud. que siendo la región fluvial de este Departamento, el objetivo especial y principal del interés ecuatoriano, está casi fuera de toda duda que el deseo de apropiarse de Iquitos los impelerá a invadirnos, sin previa declaratoria de guerra. Este concepto puede convertirse en una realidad fatal y sus consecuencias lo serían mayores aún, si no se disponen prematuramente de los elementos necesarios, como las lanchas cañoneras y sus respectivas ametralladoras; pero en el menor tiempo relativamente posible".

En enero de 1901, prosiguiendo con su abierta política de disensión, el Ecuador decretó la división de la provincia de Oriente en

cuatro departamentos que abarcaban regiones y pueblos peruanos en la parte del Napo y del Curaray. Esta división tuvo que ser rectificada ante la protesta del Perú. Las disquisiciones internacionales producidas por tal concepto tuvieron en 1903 y 1904 manifestaciones violentas que llevaron al enfrentamiento de las dos naciones en los combates de Angoteros y Torres Causano, respectivamente[7]. En ambas acciones bélicas, se distinguieron el capitán del Ejército Juan Chávez Valdivia y el alférez de fragata Oscar Mavila.

EL COMBATE DE ANGOTEROS

No obstante la protesta del Perú, en febrero de 1901 –nos dice el historiador de la Marina, Fernando Romero– el gobierno ecuatoriano fundó aduanillas y dos prefecturas en los ríos Napo y Aguarico, ocupándolas militarmente. Por arreglo directo entre las Cancillerías de Lima y Quito, se consiguió el compromiso del Ecuador de no descender de la boca del Aguarico, afluente del Napo; sin embargo, poco después las tropas ecuatorianas, aprovechando la ausencia de la guarnición peruana en esa zona, bajaron el Napo y se establecieron en las proximidades del puerto de Angoteros[8]. El intento de desalojar de tal posición al invasor dio origen al combate de este nombre[9].

Por orden de Portillo, la lancha *Cahuapanas*, tripulada por loretanos y capitaneada por el alférez Mavila, fue enviada a Angoteros llevando a bordo al capitán Chávez y a veinte soldados de línea con el propósito de expulsar al enemigo del territorio ocupado. El 26 de junio del año indicado llegó este destacamento de policía fluvial al lugar de su destino, iniciándose la contienda. El desarrollo de la acción bélica es narrado detalladamente por el propio Chávez Valdivia en su Parte de combate enviado al mencionado prefecto de Loreto Pedro Portillo[10]. Este documento y el testimonio del señor S. Llona (transcrito por Melo) nos permite reconstruir el desenvolvimiento del combate tal como fue. Aquí su desarrollo:

Al divisar a la lancha *Cahuapanas*, el mayor Bermúdez (que comandaba el destacamento ecuatoriano) decidió atacarlo sin más trámite, situando a su gente camufladamente en las márgenes del río para hacer fuego sobre nuestra nave cuando pasara frente al campamento. El alférez Mavila pudo observar a tiempo estos preparativos y maniobró inteligentemente, dirigiendo su lancha a toda máquina a un recodo del río que permitía acercarse a tierra y desembarcar rápidamente la guarnición, al abrigo de los fuegos de sus adversarios y a más de 800 metros de éstos. Así desembarcó Chávez Valdivia acom-

NICANOR ASIN.
De activa participación en beneficio
de la institución naval.



pañado de diez de sus hombres, encubriéndose entre los bosques.

Por su parte, el jefe ecuatoriano salió del bosque, tan cerca de la *Cahuapanas*, que el oficial Mavila desde el puente pudo dirigirle la palabra invitándolo pasar a bordo para conferenciar sobre sus respectivas instrucciones y el modo de armonizarlas. Lanzando –dice Llona– por toda respuesta una violenta imprecación, Bermúdez alzó el rifle que llevaba y disparó sobre el comandante de la lancha nacional. A esta señal, la fuerza ecuatoriana rompió su fuego sobre la embarcación, el que en el acto fue contestado por la tripulación y desde tierra por los soldados de Chávez Valdivia, trabándose un nutrido tiroteo a 100 metros de distancia. Veinte minutos después de iniciado el tiroteo, los ecuatorianos cedieron el campo dejando dos muertos, tres heridos y cinco prisioneros, más doce rifles con abundante munición, sin que el destacamento peruano tuviera que lamentar baja alguna[11]. Los soldados dispersos de Bermúdez se internaron en el bosque y la *Cahuapanas* pudo seguir surcando el río hasta la boca del Aguarico, apresando a su paso los pequeños destacamentos que se hallaban en Santa María y en Torres Causano.

Concluido el combate, y con la muerte de su iniciador el mayor Bermúdez, quien se suicidó poco después en su campamento de Aguarico, desapareció momentáneamente toda probabilidad de invasión ecuatoriana en el río Napo. Además –tal como lo señaló el Comandante de las Milicias Navales de Iquitos– a partir de este momento se procuró que en dicha zona "permaneciese constantemente una lancha de estación y un riguroso servicio de campaña, a fin de evitar una sorpresa"[12]. Por esta razón, la lancha *Iquitos*, que se había puesto en remate, se armó nuevamente y desde julio de ese año empezó a prestar valiosos servicios de patrullaje y vigilancia.

Como consecuencia del combate de Angoteros, se firmó el protocolo Pardo–Aguirre Aparicio (enero de 1904) que sometió la responsabilidad del incidente al fallo de un tercero. Por el tratado Cornejo–Valverde, de 19 de febrero de 1904 se resolvió continuar el juicio arbitral pendiente ante el Rey de España y solicitar de éste el nombramiento de un Comisionado que estudiara en los archivos de Lima y Quito los documentos relativos al asunto y apreciara, in situ, los intereses envueltos en el litigio.

EL COMBATE DE TORRES CAUSANO

La noticia de la derrota de Angoteros –refiere el citado Llona– llegó tergiversada al Ecuador, produciéndose allí una viva indignación; la

agresión fue atribuida a las fuerzas peruanas. El gobierno de Quito, bajo la influencia de la excitación pública, organizó expediciones militares provistas de artillería y armamento moderno dirigiéndolas hacia el Napo. Esta vez, el comando de la tropa de guarnición fue encomendado al mayor Rivadeneira.

Temeroso el Prefecto Portillo de que el reforzamiento de las fuerzas ecuatorianas pudiese significar un nuevo peligro de invasión, dispuso que la guarnición peruana se aproximase a la frontera y acampase en Torres Causano. Formaban dicho destacamento veintiocho hombres de línea bajo las órdenes de Chávez Valdivia y lo apoyaba la reflotada lancha *Iquitos*, con quince rifleros al mando de Mavila.

Amparado en la superioridad de sus fuerzas (130 hombres y un cañón Krupp de 4 libras), Rivadeneira resolvió atacar el destacamento de Torres Causano, y eligió para ello el 28 de julio, juzgando que en esa fecha la guarnición peruana estaría entregada a la celebración de la fiesta nacional. Dicho plan –continúa diciéndonos Llona– comenzó a ejecutarse el 27 a medianoche, cuando las fuerzas enemigas, amparadas por la oscuridad y en forma sigilosa, bajaron el Napo en grandes canoas hasta casi dos millas del campamento peruano. Al día siguiente, muy temprano, se presentó en Torres Causano el oficial Vicente Bravo para entregar a los jefes peruanos una comunicación de Rivadeneira, exigiendo que éstos desocupasen la región en el plazo y condiciones que estipulasen con Bravo, quien estaba provisto de amplias facultades para tal fin.

Después de una corta conferencia en que el militar ecuatoriano cuidó de ocultar a los jefes peruanos el nocturno movimiento de avance de la guarnición a la que pertenecía, se convino en que la nota de Rivadeneira se remitiría a Iquitos, comprometiéndose ambas guarniciones a no avanzar de sus respectivos campamentos, mientras se obtenía la respuesta del Prefecto Portillo. Celebrado este arreglo y después de un intercambio de pareceres, Bravo se embarcó en la canoa que lo había traído, rehusando el ofrecimiento que le hiciera Mavila para trasladarlo hasta el Aguarico a bordo de la *Iquitos*, que se hallaba fondeada frente al campamento "con sus calderas siempre encendidas y bajo presión".

En su Parte de combate, fechado el 30 de julio y dirigido también a Portillo, el capitán Chávez Valdivia dio cuenta del ataque sorpresivo con que los ecuatorianos iniciaron la contienda. Refiere que el día 28 a la 1:40 pm. cuando la tropa peruana se encontraba descansando, fue atacada a mansalva por cerca de ochenta hombres comandados por el Jefe Departamental del Aguarico Carlos A. Rivadeneira. Al mismo



LEOPOLDO SANCHEZ
Desempeñó con éxito las labores que
le fueron encomendadas.

tiempo, la pieza de artillería enemiga rompió fuego desde la orilla izquierda del Napo sobre la *Iquitos*. El ataque sorprendió un tanto a los centinelas nuestros que, recuperándose de inmediato y con arrojada actitud, respondieron el fuego, conteniendo así el avance de la primera guerrilla ecuatoriana. Esta acción permitió que una parte de la guarnición nacional se internase en el bosque a fin de flanquear al enemigo. Simultáneamente, la lancha *Iquitos*, largando amarras, surcó el Napo atacando la orilla ocupada por Rivadeneira y su gente; ataque que sin duda distrajo la atención de éstos, quienes se vieron obligados a concentrar sus fuegos sobre la frágil e intrépida embarcación. En breve, nuestra nave (que soportaba además de los disparos del cañón Krupp, el fuego a 200 metros de un centenar de rifles Kropatchel) quedó acribillada a balazos y la mayor parte de sus tripulantes heridos. A pesar de ello, el objetivo de la maniobra se había cumplido: Mavila contuvo el primer ímpetu del asalto sobre el campamento peruano, dando tiempo a que Chávez Valdivia llevara a cabo con toda precisión su movimiento de flanqueo, que le permitió iniciar un ataque decisivo sobre la retaguardia de la fuerza norteña.

El combate, disputado con vehemencia y arrojo por ambas partes, duró un poco más de dos horas, concluyendo con la total derrota de los asaltantes que huyeron al bosque, dejando veintiocho muertos y a su jefe Rivadeneira herido y prisionero. En nuestras huestes dos fueron las bajas y varios heridos[13].

El triunfo de Torres Causano aseguró por un tiempo la tranquilidad en el Napo y, desbandadas las fuerzas de Rivadeneira, desapareció todo temor de que pudiera ocurrir, en un futuro inmediato, una nueva agresión de consecuencias impredecibles[14]. El 22 de octubre de 1904, por acuerdo entre Cornejo y Valverde, se sometieron las mutuas reclamaciones por ese incidente a criterio del Comisario Regio que debía nombrar el monarca español. Asimismo –refiere Raúl Porras– para prevenir la realización de un nuevo y sangriento incidente, que hubiera podido dificultar la pacífica solución del arbitraje, propuso el Comisario Ramón Menéndez Pidal que ambas naciones retiraran las guarniciones militares que mantenían en el Napo: el Ecuador la que tenía en el Aguarico hasta Quito, y el Perú la que tenía en Torres Causano hasta Iquitos. Este pacto se regularizó por el acta firmada en Quito el 28 de enero de 1905.



EMILIO DIAZ
De grata recordación en los anales de la
Marina de Guerra.

LOS COMBATES DEL ALTO YURUA Y ALTO PURUS

Reiterados fueron los intentos del Brasil por penetrar en las regiones peruanas del Alto Yuruá y Alto Purús y ocuparlas militarmente. A esto debemos agregar los continuos disturbios y encuentros entre los caucheros brasileros y peruanos, como consecuencia del avance colonizador emprendido por el Brasil. En defensa de sus territorios –nos dice Fernando Romero– el Perú estableció Comisarías en ambos ríos, cuyas guarniciones defendieron con valentía, en más de una ocasión, nuestros derechos contra las fuerzas brasileras de avance[15].

EL COMBATE DEL ALTO YURUA

El 24 de octubre de 1903 tuvo lugar el combate en el que el sargento Francisco Bartet, Comisario del Alto Yuruá, derrotó al destacamento brasilero de ese territorio. Tiempo después, el 4 de noviembre de 1904, tropas del mismo país en número mayor que las peruanas, atacaron nuevamente a la guarnición del Alto Yuruá que tuvo que ceder, después de 22 horas de agotador combate, firmando una honrosa capitulación y retirándose de la Comisaría que quedó en poder de los brasileros[16].

EL COMBATE DEL ALTO PURUS

Con fecha 9 de abril de 1904 y desde la quebrada de Santa Rosa, fue enviado el Parte de combate por Luis M. Yorzo al Prefecto de Loreto dando cuenta del combate del Alto Purús[17]. De él tomamos los siguientes datos. El 31 de marzo, cerca de 200 brasileros atacaron ambos flancos de la mencionada quebrada produciéndose un reñido enfrentamiento con las fuerzas comandadas por Yorzo; después de un intenso tiroteo, se logró desalojar al invasor produciéndole varias bajas. Los nuestros que sólo tuvieron un herido, destacaron por su notable comportamiento y valor.

El 12 de julio de 1904 se pactó en Rio de Janeiro el modus vivendi por el que provisionalmente se ponía término al asunto de las dos regiones disputadas. Mientras se llegaba a un acuerdo sobre los límites al sur del Yavarí, se neutralizaron las dos zonas de la siguiente manera:

1º La hoya del Alto Yuruá desde las cabeceras de ese río y de sus afluentes superiores hasta la boca y margen izquierda del río Breu, de allí para el oeste, el paralelo de la confluencia del Breu hasta el límite

occidental de la hoya del Yuruá.

2º La hoya del Alto Purús hasta el lugar denominado Catay.

Estas zonas neutrales debían ser administradas por una comisión mixta peruano–brasilera. Asimismo, se estableció que la duración del modus vivendi debía ser de 6 meses, susceptibles de prórroga.

NOTAS AL CAPITULO VII

1. Este regimiento, compuesto de 161 plazas, iba a reforzar al regimiento de caballería "Cazadores del Perú" que se hallaba en Moquegua desde meses atrás, al mando del coronel Salcedo.
2. El *Laja* era comandado por el capitán Chase que, de acuerdo a las noticias publicadas por *El Comercio*, había sido desterrado de Valparaíso por las autoridades por no haber querido continuar a cargo del vapor *Imperial*, buque cuyo mando conservaba hasta la toma de él por el Presidente Balmaceda.
3. Sobre lo oportuno e inoportuno de la presencia de este crucero en el sur, se originó un breve e interesante debate entre los diarios limeños *El Nacional* y *El Comercio*. El primero opinaba a favor de la presencia de dicha nave; mientras que el segundo era de opinión contraria. *El Comercio*, argumentando su posición, decía: "Si se repitiera el desembarco de tropas chilenas en territorio peruano; si se capturara un buque cualquiera en nuestras aguas territoriales, el *Lima* no podría evitarlo. Pretendería esta nave oponerse, indudablemente, pero no podría impedirlo porque ninguno de los buques chilenos capaces de dedicarse a tales correrías, es más débil que ella. El *Aconcagua* mismo, simple vapor mercante como es, batiría fácilmente al *Lima*, porque está mejor armado y le lleva la ventaja inmensa de su rápida marcha".
4. Estos telegramas fueron publicados por *El Comercio* en su edición del día 5.
5. Según se lee en los telegramas, el gobierno de Morales Bermúdez estuvo resuelto a hacer respetar la neutralidad del Perú, mientras pudo creerse que la captura se había efectuado en nuestras aguas territoriales.
6. En su edición del día 7, *El Comercio* informaba que el *Laja* había recobrado su libertad, marchando de Iquique al Callao "para continuar empleado en su antiguo tráfico marítimo".
7. Cfr. PORRAS, Raúl... *Historia de los límites del Perú*, pp. 54-59. También: MELO, Rosendo... *Historia de la...*, T. III, pp. 215-220.
8. Conocedor –dice un testimonio de la época– el Prefecto Portillo del avance de las fuerzas ecuatorianas, ofició a sus jefes para que evacuaran el terreno indebidamente ocupado y ordenó a la guarnición peruana que hiciera efectiva esta notificación si era preciso por medio de las armas. Cfr. *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú*. Lima, año I, N° 1.
9. ROMERO, Fernando... *Notas para una...*, p. 109.
10. El Parte, que lleva la fecha señalada, se halla publicado en: PORTILLO, Pedro... *Acontecimientos realizados...*, pp. 13-14. Lo mismo ocurre con el Parte referido al combate de Torres Causano elevado por el mismo oficial.
11. Refiere el capitán Chávez Valdivia que entre los rifles capturados, de marca Mannlicher, seis eran de procedencia chilena.
12. *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*, folios 4-5.

13. Consumada la derrota y no obstante su pésimo estado, la *Iquitos* se dirigió al lugar donde había sido emplazada la pieza de artillería ecuatoriana y mediante vigoroso ataque consiguió que sus artilleros, heridos y desalentados, la abandonaran, internándose en el monte. Cfr. *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú*. Lima, año II, N° IV.
14. En octubre de ese mismo año –refiere Fernando Romero– noticias del gobierno hicieron conocer al nuevo Prefecto Hildebrando Fuentes, que habían salido de Quito 200 hombres con cuatro cañones para atacar el Napo. El 11 de este mes salió Fuentes acompañado por Mavila en la *Manu*, con cuarentidós soldados, único refuerzo que podía llevarse a Torres Causano. La noticia era infundada.
15. En 1897, el Perú inició la colonización del Alto Yuruá y del Alto Purús estableciendo Comisarías en la boca del Amueya y en Catay, respectivamente. Cfr. PORRAS, Raúl... *Historia de los...*, p. 88.
16. Cfr. ROMERO, Fernando... *Notas para una...*, p. 111.
17. Publicado en: PORTILLO, Pedro... *Acontecimientos realizados...*, pp. 39-40.

Capítulo VIII

LA MARINA MERCANTE NACIONAL

SU ESTADO DE ABATIMIENTO

A mediados de marzo de 1880, en un minucioso informe elevado a la Secretaría de Marina por el capitán de puerto del Callao, capitán de navío graduado Manuel Palacios, se lee lo siguiente: "Al momento, no existe un solo buque con bandera nacional porque desde el principio de la guerra provocada a nuestra Nación por Chile, todos los interesados han cancelado sus patentes por seguridad, reemplazándolas por banderas extranjeras". El testimonio, sin duda alguna, resulta claro y contundente. A esto debe agregarse que en el transcurso de la contienda el gobierno requisó cierto número de buques que en "todos los casos fueron varados o incendiados"[1]. De este modo, pues, al término del conflicto iniciado el 5 de abril de 1879, el Perú se hallaba sin Marina Mercante.

Efectivamente, con una existencia casi insignificante y con un servicio demasiado limitado e irregular, durante los años de la postguerra la otrora pujante Marina Mercante Nacional corrió parecida suerte que la de nuestra Marina de Guerra: pobre e incierta. Múltiples son los testimonios que corroboran esta lamentable verdad y casi todos concuerdan en señalar que a ella concurrieron, entre otros factores, los siguientes: 1) las condiciones desfavorables del mercado interno

(decadencia del comercio e industrias); 2) la competencia abierta y desleal de los buques a vapor con bandera extranjera que tenían libertad para ingresar a nuestros puertos y caletas; 3) los fuertes derechos e impuestos a que estaban sujetas las naves nacionales, en igual condición que las compañías extranjeras; 4) la falta de una efectiva, continua y , sobre todo, real protección estatal; y 5) la casi ausencia de una tripulación peruana idónea para estos menesteres[2].

Desde esta perspectiva, la Marina Mercante Nacional después del 79 prácticamente desapareció; en consecuencia, por muchísimo tiempo el grueso del tráfico de cabotaje en la costa y fuera de nuestras fronteras, estuvo a cargo de naves con bandera extranjera, principalmente, chilenas e inglesas. Situación desventajosa que influyó de manera decisiva, entre otras causas de igual envergadura, para que la recuperación económica y financiera del país se hiciese lenta y penosa. Debe agregarse –según apunta el almirante Castro de Mendoza– que el cambio de bandera se cumplía con un simple trámite de cancelación de la matrícula en la respectiva capitanía, a la que usualmente seguía un aviso en los diarios.

No obstante esta deplorable situación, hallamos algunos intentos gubernamentales, ligados a ilusiones de prosperidad y progreso, por restablecer el tráfico privilegiado de nuestra Marina Mercante que sirviese a los intereses de la Nación y estuviese asistido, preferentemente, por tripulación peruana; asimismo, determinados esfuerzos por brindar subvención a las naves que con bandera nacional se dedicasen a esta actividad. En esta línea de política proteccionista, podemos señalar las siguientes gestiones.

El 2 de abril de 1884 la Asamblea Constituyente, presidida por Manuel Tovar, expidió el siguiente decreto: "La Asamblea Constituyente en atención a que los privilegios otorgados por la República a las compañías de vapores extranjeras no han correspondido a los fines con que fueron concedidos, ha tenido por conveniente abrogarlos todos sin excepción alguna, y autorizar al Poder Ejecutivo para que consultando los bien entendidos intereses de la Nación, celebre los contratos que conceptúe oportunos sobre la navegación a vapor y adopte las providencias que estime más eficaces para el restablecimiento de la Marina Mercante Nacional". Este dispositivo –dice el mencionado autor– fue promulgado por la misma Asamblea el 29 de abril del año siguiente, constituyendo un paso muy importante para el establecimiento de una nueva política sobre el tráfico marítimo, pues de hecho se anulaban los conceptos de "igualdad de bandera" y de "puertos abiertos". A pesar de lo acertado del dispositivo, el hecho

de que el país no poseía marina mercante, obligó al gobierno a expedir una resolución (14 de noviembre de 1885) por la cual permitía el cabotaje a los buques extranjeros sujetos a las condiciones y obligaciones establecidas para los buques nacionales, incluyendo la obligación a las inspecciones y arqueo por las autoridades locales.

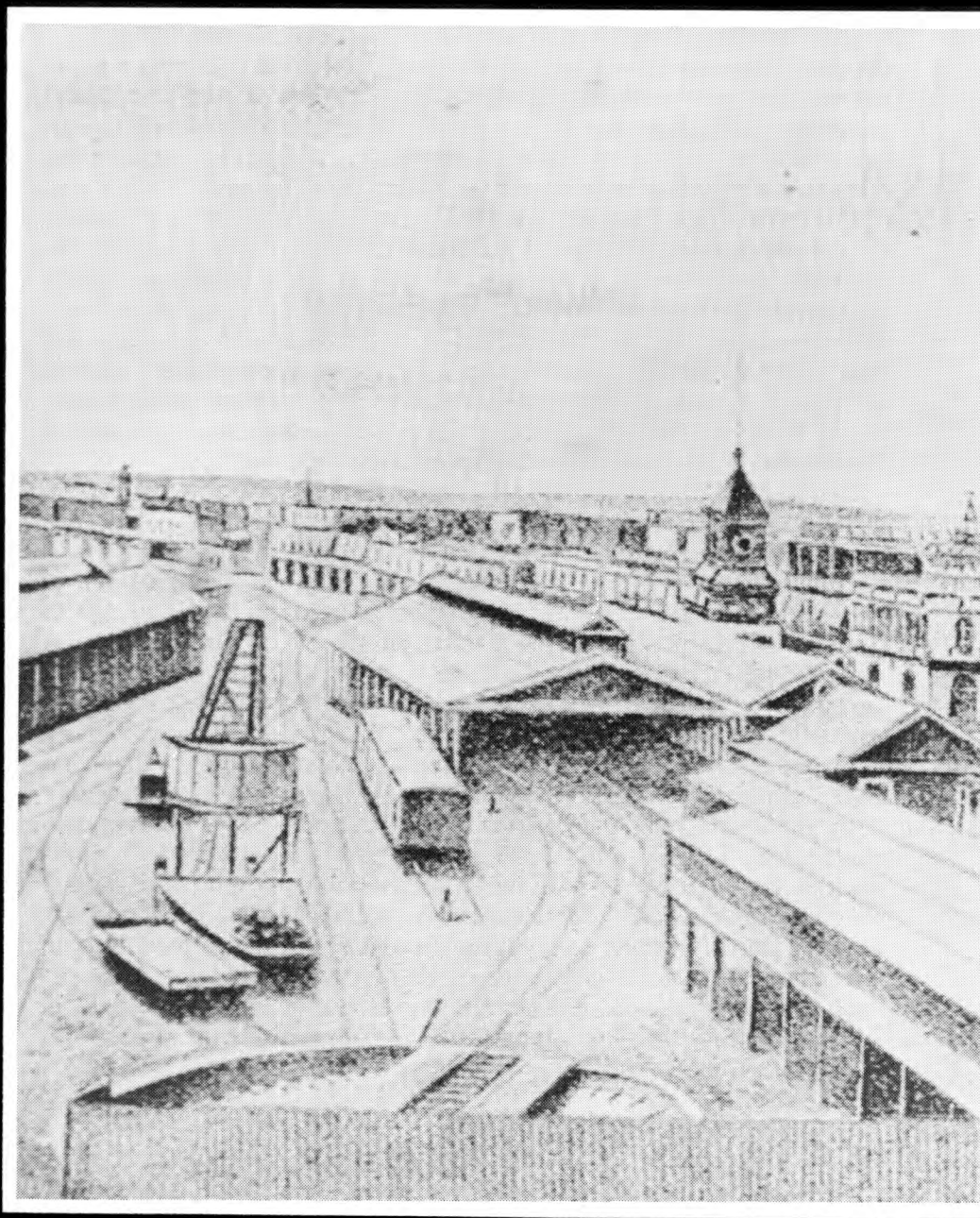
Por estos mismos años (1884–1885) se expidió una nueva y trascendental resolución. En ella el gobierno estableció que en todos los tratados de comercio y navegación que el Perú celebrase, quede desterrada la cláusula referida a la "nación más favorecida", a fin de evitar los perjuicios de tal estipulación en los intereses y soberanía del país por la aplicación de concesiones forzosas e imprevistas. Como se sabe, en la aplicación de dicha cláusula se originaba un doble perjuicio al Perú; a) restar ingresos al fisco y b) constitutir un freno al desarrollo de los medios de transporte marítimo nacional[3].

Durante la administración del general Cáceres (aunque con criterio obsoleto por considerar únicamente a las embarcaciones de vela) se dispuso por Decreto de 31 de agosto de 1886 que sólo se permitiría la navegación en el litoral a los buques de vela que enarbolasen el pabellón nacional y que estuviesen "matriculados en la Comandancia General de Marina, conforme a lo dispuesto en las Ordenanzas del Ramo y en las leyes y decretos de la materia". Con ello quedaba derogado el indicado decreto de 14 de noviembre por el que se había concedido a los buques extranjeros derechos iguales a los peruanos en el tráfico del cabotaje[4]. Esta disposición, que como queda dicho no incluía a las naves a vapor, tuvo una corta vigencia en su aplicación.

En marzo de 1887, con la idea de ensayar el cabotaje con vapores nacionales, el Presidente Cáceres aceptó la propuesta de los señores Enrique Berninzon y Cº para hacer la navegación con nuestros transportes de guerra *Perú* y *Santa Rosa*[5]. En los considerandos del decreto, se menciona la alarmante disminución del movimiento marítimo en nuestros puertos como consecuencia de las enfermedades epidémicas "que actualmente azotan a las vecinas Repúblicas del Norte y del Sur"; asimismo, que los vapores de las compañías que atienden el tráfico de cabotaje resultan insuficientes a las necesidades del comercio interno.

Las condiciones establecidas eran:

a) Se mantienen las dotaciones de los jefes y oficiales de los buques, pudiendo únicamente hacerse cambios en la tripulación para el servicio mercante.
b) El pago de haberes así como el mantenimiento y operación de las naves corre por cuenta de los concesionarios.





Vista general del Callao en las postrimerías del siglo XIX.

c) Las tarifas de los fletes y pasajes no deben ser superiores a las de la "Compañía Inglesa de Vapores".
d) Se otorga una rebaja de 25% en los pasajes del personal al servicio del Estado, así como en la carga de igual procedencia.
e) El transporte de la correspondencia es gratuito.
f) Se otorga a los vapores todas las franquicias que corresponden a los buques del Estado.
g) La firma Berninzon y Cº se obliga a otorgar una fianza de cuatro soles de plata.
h) Deducidos los gastos de operación de los buques por todo concepto, el 25% de la utilidad líquida corresponde al Estado en abonos trimestrales[6].

Desafortunadamente, el contrato no fue cumplido por los mencionados empresarios, quienes al poco tiempo solicitaron su rescisión fundándose en la imposibilidad de obtener utilidades que compensasen "sus sacrificios e inversiones"[7]. La experiencia tuvo una duración de escasos tres meses. Sobre esta efímera e infeliz experiencia, el Ministro Rufino Torrico decía: "Sensible ha sido no haber podido sostener ni impulsar de otro modo esta Compañía Peruana, pues nada es más conveniente al comercio y á los intereses del futuro, que contar con una flota de buques nacionales cuyos servicios serían de gran importancia bajo todo punto de vista para el Perú"[8].

Un año después, por ley del 9 de noviembre de 1888, el propio Cáceres concedió a los extranjeros, domiciliados en el país, permiso para adquirir la propiedad de buques mercantes con bandera nacional, quedando sujetos a los deberes y responsabilidades del caso. Se fundamentó la ley en que "conforme a las disposiciones de los Códigos, tienen los extranjeros la capacidad legal para adquirir bienes en la República"; que en la misma forma "está establecido también en las leyes relativas al comercio, que la propiedad de las naves mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que tenga aquella capacidad"; y, finalmente, se destaca la necesidad de fomentar la Marina Mercante Nacional "para dar incremento al comercio y a la industria".

En este año de 1888, en vista de que el estado económico del Perú no permitía optar por una política de subvenciones, el Ministro de Guerra y Marina propuso al Congreso Nacional celebrar con alguna de las compañías marítimas que operaban en el Pacífico un contrato de navegación que redundase en beneficio del país a cambio de concesiones en la rebaja de impuestos y fletes[9]. Al año siguiente, el Ministro Ferreyros no sólo exigía la inmediata promulgación de leyes protectoras específicas, sino que hacía ver al Parlamento que el au-

ESTADO GENERAL

Que manifiesta el movimiento marítimo habido en las capitanías del litoral de la República desde el 1° de julio de 1887 al 30 de junio de 1888

BANDERAS	BUQUES DE GUERRA								VAPORES MERCANTES								BUQUES DE VELA								EMBARCACIONES MENORES							
	ENTRADAS				SALIDAS				ENTRADAS				SALIDAS				ENTRADAS				SALIDAS				ENTRADAS				SALIDAS			
	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Cañones	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Cañones	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Embarcns.	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Embarcns.	Toneladas	Tripulantes	Pasageros
Nacionales	23	7,659	972	28	26	8,658	1,088	30	11	2,281	387	73	10	1,948	233	8	347	51,068	2,440	260	320	44,397	1,681	194	2,423	26,470	6,102	1,513	2,432	26,783	6,284	1,465
Austriacos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Alemanes	...	...	...	...	...	...	...	...	84	97,564	2,802	371	87	189,938	2,691	295	12	7,959	163	...	12	7,939	163	...	7	199	32	4	9	257	45	4
Colombianos	...	...	...	...	...	...	...	...	2	54	25	...	2	54	25	...	11	762	61	11	16	1,123	85	10	5	128	12	4	4	96	8	2
Chilenos	24	7,966	1,258	29	24	7,385	1,193	27	781	1,108,376	55,463	9,119	770	1,059,484	50,555	8,401	15	6,129	132	12	19	8,068	170	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Chinos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ecuatorianos	1	200	40	Trsp.	1	200	40	Trsp.	...	...	...	...	...	...	...	...	6	1,058	46	6	6	1,058	47	1	5	109	22	5	8	131	16	14
Españoles	...	...	...	...	...	...	...	...	1	491	38	1	1	491	48	25	9	3,705	111	2	9	3,705	113	3	...	...	...	...	...	...	...	...
Franceses	...	...	...	...	...	...	...	...	104	162,179	3,687	265	104	163,001	3,646	330	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hondureños	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5	990	55	1	4	792	43	2	...	...	...	...	...	...	...	...
Ingleses	15	31,995	3,033	144	15	32,530	3,008	144	1,695	1,608,599	83,505	20,806	1,708	1,568,261	88,900	18,075	90	69,451	1,513	12	116	63,960	1,378	4	...	...	...	...	...	...	...	...
Italianos	1	2,500	280	8	2	4,400	466	20	8	14,241	591	255	8	14,241	590	356	5	1,830	49	10	5	1,830	52	7	...	...	...	...	...	...	...	...
Norte-Americanos	22	30,910	3,950	124	22	29,985	3,771	127	2	442	42	3	3	663	60	7	9	6,569	147	14	11	7,895	168	7	...	...	...	...	...	...	...	...
Noruegos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	1,825	30	2	2	1,825	31	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Portugueses	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6	1,614	55	...	5	1,338	45	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rusos	1	1,500	190	14	1	1,500	190	14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Suecos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Diversas	1	1,500	240	10	1	1,500	240	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
SUMA	68	84,220	9,963	357	92	86,158	9,996	372	2,688	2.994,227	146,540	30,893	2,693	2.998,081	146,948	27,497	517	152,960	4,802	330	525	143,950	3,976	229	2,440	26,906	6,168	1,526	2,453	27,267	6,353	1,485

RESUMEN GENERAL

CAPITANIAS	BUQUES DE GUERRA								VAPORES MERCANTES								BUQUES DE VELA								EMBARCACIONES MENORES DE 50 TONELADAS							
	ENTRADAS				SALIDAS				ENTRADAS				SALIDAS				ENTRADAS				SALIDAS				ENTRADAS				SALIDAS			
	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Cañones	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Cañones	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Vapores	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Embarcns.	Toneladas	Tripulantes	Pasageros	Embarcns.	Toneladas	Tripulantes	Pasageros
Tumbes	1	200	40	Trsp.	1	200	40	Trsp.	27	33,539	1,776	59	28	33,857	1,810	237	6	613	53	...	6	627	53	6	48	236	80	70	60	254	98	97
Paita	13	22,506	2,128	82	13	22,806	2,128	82	132	168,523	7,292	2,223	133	170,054	7,061	1,171	78	13,441	643	85	83	16,134	363	33	78	1,542	288	48	72	1,509	247	27
Sechura	...	...	...	...	...	...	...	...	4	6,208	276	11	4	6,208	276	1	12	2,002	96	5	12	2,074	100	3	61	920	203	45	61	871	209	25
Pimentel	...	...	...	...	...	...	...	...	88	114,312	5,528	55	86	115,259	4,267	37	76	12,786	544	66	78	1,859	63	1	66	523	128	56	61	565	116	37
Eten	4	1,419	306	12	4	1,419	306	12	155	199,484	8,214	919	152	193,814	8,959	720	11	2,331	96	6	11	2,331	96	1	32	315	77	70	34	341	84	61
Pacasmayo	19	1,520	494	Trsp.	19	1,520	494	Trsp.	163	210,521	10,081	640	163	210,521	10,048	450	16	3,290	133	11	16	3,290	134	16	47	655	129	14	49	639	131	24
Malabrigo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8	1,211	54	14	7	588	46	8	17	359	37	4	17	409	36	10
Huanchaco	...	...	...	...	...	...	...	...	19	25,271	1,136	...	19	25,271	1,156	3	8	3,023	78	...	8	3,088	77	...	5	124	16	...	5	124	16	...
Salaverry	2	666	100	2	2	666	100	2	159	99,435	9,961	1,195	159	99,435	9,930	1,377	35	10,153	338	47	34	9,433	324	20	22	448	65	15	22	448	65	2
Santa	...	...	...	...	...	...	...	...	19	22,850	1,098	...	19	22,850	1,098	4	...	...	...	...	...	...	...	...	8	93	23	...	8	93	23	...
Chimbote	...	...	...	...	...	...	...	...	144	183,022	9,316	466	144	183,022	9,316	548	1	199	14	...	1	199	14	...	20	273	42	2	19	274	41	...
Samanco	...	...	...	...	...	...	...	...	105	112,871	5,644	432	105	112,871	5,644	359	1	99	5	...	1	99	5	...	13	146	30	2	12	137	28	...
Casma	...	...	...	...	...	...	...	...	156	171,108	6,991	589	136	171,108	6,991	605	5	449	26	2	5	449	26	2	40	885	121	1	41	856	128	...
Huarmey	...	...	...	...	...	...	...	...	80	104,322	5,107	205	80	104,322	5,107	205	1	159	6	...	1	159	6	...	20	211	34	...	20	216	35	...
Supe	...	...	...	...	...	...	...	...	105	146,750	5,577	418	105	146,750	5,577	504	5	852	29	...	5	852	29	...	71	677	61	21	71	677	160	22
Huacho	...	...	...	...	...	...	...	...	118	161,431	8,021	1,334	118	161,431	8,021	1,521	13	3,963	122	8	13	3,963	121	7	391	3,575	1,134	635	387	3,527	1,127	236
Chancay	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	110	868	228	58	108	848	330	6
Ancón	5	5,338	747	33	5	5,338	747	33	12	13,644	429	33	12	13,644	429	...	3	195	6	...	3	195	6	...	226	1,828	453	65	226	1,828	453	1
Callao	34	45,970	5,420	193	37	46,488	5,303	200	294	316,312	14,539	15,720	299	321,536	14,795	14,531	185	83,798	2,133	63	184	80,953	2,057	98	830	8,964	2,243	380	843	9,073	2,260	831
Cerro Azul	...	...	...	...	...	...	...	...	133	75,697	4,566	1,009	133	75,697	4,566	712	1	399	12	...	1	399	10	...	22	218	60	4	22	218	60	5
Tambo de Mora	...	...	...	...	...	...	...	...	174	153,014	8,266	588	174	153,014	8,266	286	3	488	23	...	3	488	23	...	187	2,467	429	1	187	2,467	429	13
Pisco	1	333	40	1	2	1,753	190	9	198	218,845	8,140	2,555	199	220,349	8,212	1,851	38	9,178	284	16	37	8,755	264	33	93	1,355	223	15	94	1,368	213	42
Lomas	...	...	...	...	...	...	...	...	91	119,952	5,723	456	91	119,952	5,713	315	...	...	...	...	...	...	...	...	3	59	5	...	3	59	5	...
Chala	...	...	...	...	...	...	...	...	72	94,669	4,681	302	72	94,669	4,622	280	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quilca	...	...	...	...	...	...	...	...	34	45,564	2,356	115	34	45,564	2,356	189	...	...	...	...	...	...	...	...	19	58	42	15	19	58	42	34
Mollendo	6	3,882	432	24	6	3,882	432	24	169	122,562	8,905	1,355	169	122,562	8,977	1,510	10	3,982	96	7	15	7,666	150	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Pacocha	3	2,086	256	10	3	2,086	256	10	57	74,491	2,877	214	57	74,491	3,731	251	1	349	9	...	1	349	9	...	11	107	17	5	12	107	17	12
SUMAS	88	84,220	9,963	357	92	86,158	9,996	372	2,688	2.994,227	146,540	30,893	2,693	2.998,081	146,948	27,497	517	152,960	4,802	330	525	143,950	3,976	229	2,440	26,906	6,168	1,526	2,453	27,267	6,353	1,485

CLASIFICACION DE CARGAMENTOS

NUMERO DE NAVES QUE HAN...

	ENTRADO	SALIDO		ENTRADO	SALIDO
Aceite de pesca	1	1	*Suma del frente*	4,150	3,022
Arribada	1	1	Materias inflamables	7	...
Arroz	56	12	Metales	3	32
Azúcar	4	18	Paja	5	...
Carbón	45	27	Productos del país	1,406	2,558
Carga general	3,235	2,178	Tesoro	...	7
Granos	8	4	Tránsito	48	49
Lastre	759	768	Trigo	21	...
Madera y leña	41	13	Diversos	5	3
Suma al frente	4,150	3,022	SUMA TOTAL	5,645	5,671

mento de tráfico por vapores extranjeros iba en serio detrimento de las naves nacionales. En 1890, su sucesor proponía la reducción de gabelas a las embarcaciones que enarbolasen nuestro pabellón, "haciendo cuanta concesión fuera posible a cambio de subvenciones que todos los países, que desean el desarrollo de su comercio marítimo, conceden a compañías nacionales". De igual parecer fue el Ministro siguiente, don Belisario Suárez.

En los años sucesivos y hasta la culminación del siglo, tanto los Ministros del Ramo de Guerra y Marina, como los de Hacienda y Comercio –tal como se lee en sus *Memorias*– reclamaron urgentemente del Congreso la dación de medidas que reactivasen el estado de postración en que se hallaba la Marina Mercante Nacional[10].

En resumen, con toda esta disposición decimonónica –como bien lo subraya el almirante Castro de Mendoza– se pretendió un cambio que en la práctica resultó más aparente que real. El país continuó como un fértil campo de explotación de las empresas navieras extranjeras, con la circunstancia agravante de la total ausencia de buques propios. En consecuencia –concluye el citado autor– si bien en los nuevos tratados de comercio y navegación ya no se incluía la cláusula de la "nación más favorecida", subsistía el concepto de "igualdad de tratamiento" en los buques extranjeros.

Ahora bien, si poco consistente y efectiva fue la legislación destinada a proteger a las naves con pabellón peruano, muchísimo más grave fue la poca observancia en su aplicación cotidiana. Esta burla casi permanente de las embarcaciones con bandera extranjera en perjuicio directo de los intereses de los propietarios peruanos (que muchas veces contó, inclusive, con la aquiescencia de algunos funcionarios aduaneros) provocó la constante protesta de los armadores nacionales y su natural reclamo a la autoridad pertinente. En este orden, es de gran valor descriptivo el *Memorial* que con fecha 4 de octubre de 1893, elevó un grupo de armadores del Callao al Presidente de la República exponiendo sentidamente los múltiples y graves atropellos de que eran objeto, bajo una competencia totalmente desleal. Aquí el mencionado testimonio en su versión original:

> "A pesar de las leyes del caso y de la resolución suprema de Agosto de 1889, que prohibe el cabotaje á la bandera extranjera, resolución sabiamente dictada para proteger á la marina mercante nacional que en todos los países del globo se proteje con noble ahinco, vemos que este continúa ejerciéndose por naves que no tienen derecho a ello, por enarbolar bandera extranjera, lastimando así los justos y adquiridos derechos de nuestras naves que enarbolan el pabellón

nacional para gozar, á su protectora sombra, de las franquicias y preeminencias que tal hecho debía brindarles, más no vemos satisfechas nuestras legítimas esperanzas, sin duda por no estar en conocimiento de V.E. los ilegales principios que a veces concede la aduana á algunas naves extranjeras, como sucede, en el presente caso, con el vapor norte-americano *Santa María*, cuyos armadores, en meses pasados, se presentaron al Gobierno solicitando permiso para hacer el cabotaje nacional, permiso que les fue muy justamente denegado; más, sin embargo, como si dicha resolución no mereciera observancia, vemos que está próximo á salir para puerto de la costa peruana dicho vapor *Santa María* haciendo escala en varios de ellos, y aun hasta Supe que es puerto menor, y con carga de trasbordo venida del extranjero. Dicho vapor que hace el tráfico entre las Islas de Lobos de Tierra y el Callao, para llevar agua y víveres á esas guaneras, y que casi se puede decir está matriculado con ese objeto y por lo tanto es una nave de vapor, eventual y sin itinerario fijo, no sabemos apoyado en qué derecho solicita permiso para conducir carga al cabotaje, permiso que no puede haber sido obtenido sino sorpresivamente, pues sólo existen esos permisos y esas franquicias para las dos compañías de vapores que recorren nuestras costas con itinerario fijo; y el Reglamento de Comercio vigente mandado observar por el Gobierno dice: que sólo se permitirá á las naves extranjeras conducir carga para la costa cuando se compruebe que no hay buques mercantes nacionales en que conducirla y esto como una concesión graciosa para dar facilidades al comercio en general, pero que no tiene aplicación en el presente caso, pues existen al ancla y sin carga ninguna muchos buques nacionales que podrían conducirlas y cuyos armadores ven con legítimo sentimiento que tienen que permanecer en la inacción, viendo que dicha carga es llevada por nave que no tiene á ello derecho y con manifiesta infracción de nuestras leyes. Con la carga que lleva dicho vapor podrían tener movimiento tres ó cuatro buques y quizás más y aprovechar la presente ocasión no muy frecuente en nuestra actual situación, y nos parece muy justo que si tal nave quisiera gozar de las franquicias otorgadas á nuestros nacionales enarbolará también la enseña de la República que todos enarbolamos confiados que sería un hecho las relaciones supremas y legislativas del caso, y no sólo tenemos ya que luchar con las dos compañías de vapores establecidas que absorben casi todo el movimiento y que no contentas con esto cuando tienen conocimiento de algún lote de carga que conducir aunque sea pequeño, buscan al embarcador y rebajan el flete

haciendo irrisión de su tarifas oficiales, para hacer una guerra sorda y poco nombre á la marina nacional sino que también tenemos que luchar con naves ya de vela ya de vapor extranjeras y eventuales que sin derecho á ello nos hacen una ruinosa competencia, lastimando nuestros sagrados derechos adquiridos á la sombra del Pabellón Nacional.

A la ilustrada penetración de V.E. no se le ocultará la situación tan triste de nuestra marina mercante que con la muda elocuencia de los hechos implora la protección nacional y oficial, para que subsista con desahogo y con noble altivez y próspera flameé nuestra protectora enseña, y bajo esa legítima protección crezca y se aumente esta marina mercante, base de la marina de guerra, que de ella saca en horas supremas para la patria hombre aptos para contribuir á defender en el mar la dignidad y el honor nacionales. Un reciente decreto gubernativo ordena que cada buque mercante nacional reciba á su bordo gratuitamente un guardiamarina ó piloto examinado para practicar, obligación que aceptamos gustosos y que no tienen las naves extranjeras que lastimen nuestros derechos; y que si la patria en horas de prueba les solicita algún servicio nacional, se excusan con el pabellón extranjero que enarbolan, que sí sabe aceptar los provechos más no acepta los sacrificios.

Por lo expuesto:

A.V.E. respetuosamente pedimos que teniendo en cuenta nuestras legítimas razones, admita nuestra justa petición, y su ilustrado gobierno ordene por quien convenga, que se denieguen esos permisos que a veces solicitan las naves extranjeras para conducir carga al grande y pequeño cabotaje, ordenando a las administraciones de aduana no tramiten esos permisos habiendo buques nacionales, y en el presente caso se deniegue al vapor *Santa María* a sus armadores, el hacer el tráfico de la costa, y se atenga al suyo de las huaneras por todas las razones que puntualizamos"[11].

A raíz de esta denuncia pública, se originó un interesante intercambio de notas periodísticas, rico en datos y detalles sobre la situación y proyección de nuestra Marina Mercante, entre un señor apellidado René Moodlos (¿acaso un seudónimo?) y Juan Eliseo Portella (uno de los firmantes del *Memorial*). El primero defendía no sólo el "libre tráfico" de las naves tanto nacionales como extranjeras, sino la incorporación de embarcaciones modernas (vapores) que "mejorasen y agilisasen" dicho tráfico. Su punto de vista está expresado ampliamente en el siguiente testimonio:

"Los barqueros han puesto en tabla el asunto "protección á los

buques que enarbolan bandera peruana", pero omiten expresar el título con que hacen el reclamo. Es decir omiten especificar si al hablar, como hablan en nombre de intereses industriales que la Nación debe favorecer; los barqueros señalan de preferencia la protección al material que existe ó al personal que lo explota.

Queremos decir que los barqueros no se han cuidado mucho de expresar si hablan al impulso de inspiraciones eventuales ó en nombre de un interés permanente; si les preocupa un interés definido de la bandera á que tantas veces aluden en sus escritos, ó sólo se trata de tal ó cual ahorro en beneficio de un grupo no muy extenso.

Desde luego parece que han procedido con prudencia al eliminar esa cuestión previa; pues si lo que se pretende proteger es el material, en ese ramo siempre se ha de posponer lo bueno á lo mejor, y en lo que del material de nuestra marina mercante conocemos queda por apetecer muchísimo: tanto cuanto se ha mejorado en la navegación al sustituir el procedimiento de moción á la vela por el de moción a vapor. Si mientras era embrionario este último sistema de navegación en nuestras costas se hubiera pensado sólo en naves peruanas para reservarles el cabotaje, hubiera sido preciso sacrificar la industria mercantil á la industria de porte marítimo, tan diminuta y cuestionablemente nacional, que eso hubiera equivalido á sacrificar ciento en obsequio de uno. Privar al comercio de las ventajas de la navegación á vapor para dar vida á la de vela, hubiera sido completamente nuevo, por decir lo menos.

Tampoco puede reclamarse protección especial en nombre del personal marítimo existente. Tal vez no hay media docena de personas nacidas en el Perú que manejen buques nacionales, salvo los casos de ser además sus propios armadores.

En tesis general las divisiones por motivo de nacionalidad son imaginarias. Todos somos habitantes de la Tierra, cuando no de un mismo sistema solar. Por muy ignorante que sea un individuo, no puede ignorar que el personal de las industrias es fuerza como riqueza ó como inteligencia donde se aclimata, cualquiera que sea su procedencia.

En este sentido será necesario dar facilidades y procurar el desarrollo del personal de ésa, como el de todas las industrias.

Pero hay algo de especial ligado con la industria del porteo: crear y fomentar un material y un personal que sigan las vicisitudes de la nacionalidad que los fomenta. Este ha sido y es en todas partes, el objetivo de las leyes de protección á las marinas nacionales. Pero la protección del Estado, si es real y decisiva, sólo debe prestarse á

Cuadro que manifiesta las naves que constituyen la Marina Mercante Nacional: 1888

EMBARCACIONES MAYORES DE 50 TONELADAS

Matrícula	Aparejos	Nombres	Motor	Toneladas	Dueños	Fecha de la patente
Núm. 1	Goleta	*Guadalquivir*	Vela	177.90/100	Francisco Andreu y Juan Portella	Enero 21 de 1886
" 2	Barca	*Amalia*	"	122.93/100	Juan Silva	Id 21 de 1886
" 3	Id	*Condesa de Vergara*	"	395.96/100	Juan Revoredo	Id 22 de 1886
" 4	Id	*Rosa María*	"	131.59/100	Juan Ferrando	Abril 1° de 1886
" 5	Bergantín	*José Zanelli*	"	169.90/100	Luis Recagno	Id 1° de 1886
" 6	Barca	*Algorta*	"	145.71/100	Carlos Mackhenie	Mayo 20 de 1886
" 7	Id	*Laura*	"	191.79/100	Gavino Artadi	Octubre 28 de 1886
" 8	Goleta	*Anita Garibaldi*	"	199.53/100	Pedro Bergui	Junio 7 de 1888
" 9	Id	*Clotilde*	"	198.48/100	Juan y Juan E. Portella	Julio 9 de 1886
" 10	Id	*José Pozo*	"	158.93/100	Santiago Izola	Noviembre 27 de 1886
" 11	Bergantín	*José Romero*	"	213.04/100	Gavino Artadi	Id 27 de 1886
" 12	Pailebot	*Galileo*	"	62.79/100	Santiago Novella	Enero 13 de 1887
" 13	Bergantín	*Tres Hermanos*	"	213.13/100	Antonio Sanguino	Enero 13 de 1887
" 14	Id	*Catalina B.*	"	102.09/100	Miguel Badell	Febrero 16 de 1887
" 15	Goleta	*Josefina Rómulo*	"	78.59/100	Juan B. Schenone	Marzo 15 de 1887
" 16	Barca	*Concepción*	"	157.49/100	Manuel E. Raygada	Febrero 16 de 1887
" 17	Goleta	*Zorritos*	"	110.14/100	José Domingo Respaldiza	Marzo 15 de 1887
" 18	Bergantín	*Paquete de Lima*	"	215.44/100	Manuel Erquiaga	Enero 18 de 1887
" 19	Barca	*Pedro Sueyras*	"	689.50/100	Wenceslao Venegas	Febrero 16 de 1887
" 20	Bergantín	*Superve*	"	544.27/100	Tomas Shute	Abril 28 de 1887
" 21	Goleta	*Hidra*	"	61.57/100	Damián Mústiga	Febrero 16 de 1887
" 22	Bergantín	*Coruñez*	"	183.68/100	Julio E. Benites	Id 16 de 1887
" 23	Goleta	*Harriet*	"	99.23/100	Enrique S. Berninzon	Id 16 de 1887
" 24	Barca	*San Nicolás*	"	349.82/100	Emilio Monteverde	Mayo 21 de 1887
" 25	Id	*La Chalaca*	"	232.10/100	Francisco Mariani	Id 21 de 1887
" 26	Goleta	*San Martín*	"	106.74/100	Camilo Castillo	Id 21 de 1887
" 27	Id	*Sara Mercedes*	"	245.03/100	Juan Portella	Julio 12 de 1887
" 28	Barca	*Jacoba*	"	267.39/100	Juan B. Andraca	Id 12 de 1887
" 29	Id	*Cecilia K*	"	272.02/100	Vicente Kettina	Id 16 de 1887
" 30	Bergantín	*Oasis*	"	227.80/100	Federico Maravoto	Diciembre 6 de 1887

Jefatura de la Sección de Capitanías
V°B° — *RAYGADA*

Callao, junio 30 de 1888
El Secretario Archivero
J. FELIX RAMIREZ.

Cuadro que manifiesta las naves que constituyen la Marina Mercante Nacional: 1888

EMBARCACIONES MENORES DE 50 TONELADAS

Aparejo	Nombres	Toneladas	Dueños	Aparejo	Nombres	Toneladas	Dueños
Balandra	*Bella Carmen*	24.45/100	Sixto y Manuel Suárez	Id	*Ayacucho*	7.93/100	Domingo Quineche
Goleta	*Nicolasita*	39.64/100	Anastacio Bocos	Balandra	*Virginia*	17.33/100	Tomás Carreño
Balandra	*Guadalupe*	4.61/100	Antonio Barabino	Id	*Unión*	19.38/100	Pedro Tapia
Id	*María Cristina*	9.00/100	Julio Pareja	Id	*Ida*	15.45/100	Juan Ferrando
Id	*Tomás Descovich*	3.19/100	Miguel Rodríguez	Id	*Progreso*	16.70/100	Augusto Mohlmann
Goleta	*Italia*	19.54/100	José Firpo	Bote	*Varela*	9.12/100	Manuel Estupiñán
Balandra	*Demétria*	9.87/100	Constantino Aliguin	Balandra	*Santa Sofía*	10.48/100	Antonio Maza
Id	*Cesárea*	7.53/100	Vicente Fita	Id	*Sarita*	5.15/100	José Bringas
Id	*Rosario*	8.20/100	S. Podestá y D. Mustiga	Id	*Casualidad*	4.42/100	Salvador Vespa
Bote	*Rosa Marina*	6.88/100	Cayetano Minaya	Id	*Luisa*	9.57/100	Enrique Bau
Balandra	*Celinda*	3.74/100	José Gaviño	Pailebot	*Almanzor*	42.32/100	Almanzor Gardito
Id	*Roma*	6.23/100	Vicente Danes	Bote	*Correo de Supe*	8.13/100	B. Gonzales y M. Bazalar
Bote	*Almirante*	8.12/100	Manuel Castro	Pailebot	*Minotti G.*	45.07/100	José Grimaldi
Id	*San Lorenzo*	7.98/100	Id. id.	Id	*María N.*	19.83/100	Domingo Podestá
Id	*Ana Bolena*	3.62/100	Antonio Ruso	Balandra	*Paquete de Huacho*	19.54/100	Pedro J. Carvallo
Id	*Rosa*	6.25/100	Luis Bazalar	Id	*María Esther*	15.89/100	Pedro Loli
Pailebot	*Envidioso*	6.65/100	José Gaviño	Bote	*Felipe Santiago*	9.05/100	Ignacio Estupiñán
Balandra	*América*	11.98/100	Juan B. Demartini	Balandra	*Nueva Celinda*	9.80/100	Nicolás Mandrioti
Bote	*Valdivia*	8.50/100	Genaro Arévalo	Id	*Amalia M.*	22.08/100	Domingo Mustiga
Pailebot	*Cristina*	15.91/100	Enrique Eldredge	Id	*Dos Sirenas*	27.70/100	Juan B. Demartini
Bote	*Tacna*	7.93/100	Melchor Carreño	Goleta	*Dos Rositas*	23.87/100	Pedro J. Carvallo
Balandra	*Victoria*	10.66/100	José B. Respaldiza	Bote	*María Aurelia*	9.28/100	Fermín Llaque
Id	*Sofía*	7.54/100	Antonio Gentil	Balandra	*Villa de Pisco*	9.86/100	José A. Bringas
Id	*Angela*	18.08/100	Pedro J. Carvallo	Pailebot	*Eduardo*	44.20/100	José Gaviño
id	*Evangelina*	5.29/100	Basilio Ottesi	Id	*Umberto*	19.83/100	Santiago Podestá
Bote	*Alvino*	9.32/100	Fermín Llaque	Balandra	*Antonieta*	19.95/100	Juan Laguasco
Id	*Bujama*	8.47/100	Antonio I. Estuvar	Id	*Hortensia*	15.93/100	Antonio Fernández
Id	*Santa Rosa*	7.22/100	Máximo Bazalar	Id	*Quica*	12.31/100	José L. Carvallo
Balandra	*Irene*	6.45/100	Juan Fernández	Id.	*María Herminia*	7.00/100	José del C. Fiestas
Id	*Cinco Hermanas*	9.18/100	Pedro Panay	Id	*María*	33.98/100	Butta y Tosso
Id	*Neptuno*	12.35/100	Juan Ferrando	Pailebot	*Antonieta*	25.17/100	Juan B. Catanzaro
Id	*Ismael Alberto*	14.22/100	José Alberto	Balandra	*Cesárea*	23.28/100	Juan Patiño
Bote	*Cajamarca*	8.46/100	Ignacio Carreño	Id	*Nueva Guadalupe*	4.97/100	Antonio Barabino
Pailebot	*Victoria*	17.29/100	Juan Ferrando	Id	*Mercedes*	25.48/100	Eduardo Romero
Bote	*Mercedes Aurora*	6.18/100	José Quineche	Bote	*San Pedro*	9.46/100	Pedro J. Carvallo
Balandra	*Santiago*	3.30/100	José A. Bringas	Balandra	*Carlina*	3.60/100	Antonio Celentano
Bote	*Santiago*	8.54/100	Cayetano Minaya	Goleta	*Iris*	47.02/100	Angel Pardi
Balandra	*Anita*	7.10/100	Anselmo Mora	Balandra	*Villa de Chancay*	8.05/100	Genaro Andrade
Bote	*María Luisa*	9.34/100	Pedro J. Carvallo	Id	*Grecia*	15.58/100	Jorge Nicolás
Id	*Arturo*	9.35/100	José Carreño				

cambio de servicios también reales y positivos.
El Perú por ejemplo, hace y viene haciendo hace tiempo sacrificios para difundir conocimientos náuticos entre sus naturales; pero tales sacrificios serán estériles, si éstos, después de adquirir tales conocimientos, se encuentran con que ellos no les proporcionan elementos de vida y necesitan emigrar o echarlos en el olvido por falta de aplicación productiva, como ahora sucede.
Los barqueros, pues, deben ser atendidos como industriales; pero al dictarse leyes que los favorezcan, debe tenerse presente la necesidad de crear y fomentar su personal nativo. En buena hora que se consientan á los marinos nacionalizados navegar con bandera peruana, pero las franquicias se dictan con una mente que sólo puede llenarse con elemento nativo.
Así también se debe protección al material nacionalizado; pero no puede olvidarse que el velero es al vapor, lo que el transporte por acémilas, al transporte férreo.
Nada hay nuevo ni difícil de hacer práctico en lo dicho: gradación de franquicias según la calidad del material ó el grado en que el personal traduce mejor las miras permanentes del Estado: eso es todo.
Esto es: entre veleros las preferencias al nacional; entre veleros y vapores, aunque esos últimos sean extranjeros, la preferencia á los vapores; entre vapores extranjeros y nacionales, la preferencia á los últimos.
En cuanto á franquicias destinadas á favorecer al personal, pueden establecerse distinciones, entre buques que sólo usen la bandera y buques que llenen la disposición legal en cuanto á tripulantes, computándose para los efectos de la Ley, un piloto práctico nativo como dos tripulantes nativos, un piloto 2° como tres, un capitán de cabotaje como cuatro, un piloto 1° como cinco y un capitán de travesía como seis. Y como el porte de los barcos está en relación con el número de tripulantes que necesita y á la vez con la categoría de marineros que le hace falta; tal compensación permitirá cumplir la ley.
Hoy hay entre los nativos de preferencia, algunos como aquel sin explicación, según el cual los viajes de buques nacionales al exterior agravan el impuesto de tonelaje, lo que equivale á multar en vez de premiar la amplitud de los viajes con bandera peruana. Es muy original.
Se hace diferencias entre vapores de itinerario fijo y vapores eventuales, entre veleros extrangeros y nacionales y luego estos últimos son más o menos gravados, según su porte, o según que se limite

á barajar el litoral ó salgan de él.

No se descubre que hay una pauta razonada que norme la distribución del favor fiscal, de cuyo favor, por otra parte, hay mucho que decir. No ha dejado de producir á este respecto nuestra legislación proteccionista: tanto y con el mismo desconcierto, que las vírgenes y exuberantes selvas de la hoya amazónica.

En cuanto á personal sólo le favorece la letra muerta de leyes olvidadas á artículos desatendidos del Código de Comercio ó de reglamento ilógicos y á todas luces deficientes.

Aunque alguna vez se prescribió hasta el pago de pasaje á la gente de mar que viniese del exterior, se ha visto con indolencia en estos tiempos, que oficiales nativos de escuelas, de la marina de guerra, apelarán á los ejercicios más modestos para ganarse un sustento, que su honrosa profesión les mezquinaba; y así también mientras se prescriba por la ley, hace 45 años, eximir de toda contribución á los matriculados en gremios marítimos, los afligen hoy embarques y desembarques renovaciones ó revisiones de matrícula y tantas otras gabelas, que especificaremos menudamente.

Nos proponemos hacer notar que la legislación proteccionista es más sarcástica que real, que la tiranía pecuniaria contra el personal marítimo, es una verdad incuestionable, por más que esto contradiga la supuesta ley y recientes afirmaciones oficiales; y por último, la necesidad de hacer práctico lo que hay de bueno al respecto en leyes que no se acatan y de reemplazar en las mismas, aquellos preceptos que ya carecen de objeto, por haber quedado rezagadas las especies á que se refieren"[12].

La réplica de Portella no se hizo esperar; con fecha 10 de noviembre de aquel año, publicó en *El Comercio* un extenso y bien documentado artículo refutando lo planteado por Moodlos y reiterando el punto de vista de los armadores nacionales en el *Memorial* antes citado. Dice así:

"Al poner nosotros en tabla el asunto de la protección á los buques que enarbolan la bandera peruana, no lo hicimos al impulso de inspiraciones eventuales ó de miras egoístas, sino en nombre de intereses permanentes y bien definidos, único móvil con el que podíamos presentarnos como lo hemos hecho, ya al gobierno, ya al Congreso, y los hemos meditado mucho por que no se nos tildara de un egoísmo intransigente con perjuicio de las facilidades, de las industrias y del progreso.

Las agrupaciones serias por pequeñas que sean, no levantan la voz sino cuando les asiste justicia con perfecto conocimiento de los de-

rechos que defienden. No hemos querido eliminar ninguna cuestión previa, hemos entrado con franqueza y de llano en este asunto con miras algo más elevadas que el lucro que nos pudiera dejar una ley proteccionista: lucro problemático, con la concurrencia de buques nacionales que tal ley traería y que serían mayores que las necesidades del tráfico como lo son ya hoy mismo. No titubeo en asegurar, porque conozco los sentimientos de los extrangeros que con nosotros comparten la industria que ha hecho de ésta su segunda patria, que tanto ese elemento nacionalizado como el nativo, su mayor móvil ha sido un interés definido de la bandera á que por igual nos cobijamos para trabajar, deseando que no sea una sarcástica burla, la que elementos extraños tratan de hacer de sus prerrogativas.

Por mi parte, puedo decir que más como peruano que como armador, desearía ver satisfechas nuestras aspiraciones para refutar con los hechos á aquellos que se burlan de nuestras pretensiones, oyéndoles decir que aunque consignáramos una ley para el caso, ésta sería letra muerta, porque influencias cortarían nuestro anhelo por su cumplimiento, ó bien que nada obtendríamos porque hay acierto para negar lo ventajoso, ó muchas otras cosas más en mal de nuestros hombres públicos, cosas todas que duelen el patriotismo y las conveniencias nacionales. A ninguno hemos oído decir que no sea justo lo que pedimos y sí que por ser justo no lo conseguiríamos. Que es un interés definido de la bandera el que nos preocupa, lo demuestra el hecho que tolerando lo justo y razonable, deseamos que se desarrolle el elemento nativo y que se diga que esa bandera tiene derecho para los que á ella se acojan, que nadie puede hallar. Que no se trata de cual o tal ahorro en beneficio de nuestro grupo lo demuestra el que no pedimos el monopolio desde que una ley proteccionista no se haría para unos pocos, sino para los que acudieran á gozar de tales franquicias que serían muchos, desde que cualquiera individualidad aunque sea extranjera puede tener buques con bandera peruana, y es hasta fuera de duda que á la sombra de esa ley encontrado por ello aliciente, se aumentaría el elemento nativo en proporciones halagadoras para el patriotismo, que tendría entonces una verdadera marina mercante nacional que siguiera las vicisitudes de la nacionalidad. Por lo demás, nuestro grupo es más extenso de lo que dice el señor Moodlos, para ello le basta pasar vista por el número de embarcaciones peruanas que navegan en nuestras costas y en el extranjero, luchando con la lejítima competencia que le hacen otras naves extranjeras.

Y si como se dice, tal vez no hay más de seis personas nacidas en el Perú, que manejen buques nacionales, esto no quiere decir que no hayan muchos más, que con igual competencia podían hacerlo, sin contar los que arrojaran las Escuelas Náuticas creadas por la Nación y si el Perú hace sacrificios por difundir estos conocimientos, que resultarían estériles si los jóvenes que los obtienen con notable aprovechamiento, tienen que dejarlo por falta de elementos en que ampliarlos, culpa es sólo de la nación misma, que si hace esfuerzos para crearlos, no hace ninguno para fomentarlos, y antes sí, los abandona, no dando la ley que le pedimos y dictando adecuadas disposiciones al respecto. Que se fomente, que se proteja nuestro grupo en general, como debe ser y se verá el halagüeño resultado. Culpa es también de que no se ponen en vigor ciertas disposiciones anteriores que favorecen á los nativos, y sino dígaseme cuáles son las compañías que navegando en nuestras costas con bandera extranjera y ofreciendo mucho para ser declaradas asimiladas á las nacionales, cumplen para gozar dichos derechos, con la prescripción de tener á su bordo un oficial peruano, ó el 5° de su tripulación peruana; por el contrario hay algunas que no tienen nada de elemento nativo, y otras, que poco á poco, van segregando el que en un principio tenían. Que se dicte el cumplimiento de todo ello, y se verá entonces cuanto elemento nacional hay y el que se desarrollará encontrando honrosa ocupación.

Si mientras era embrionario el sistema de navegación á vapor en nuestras costas, se hubiera pensado sólo en naves peruanas, no habría sucedido lo que dice el señor Moodlos, porque bajo una ley de firme y decidida protección, el resultado hubiera sido la formación de una compañía de vapores nacionales, tan poderosa como cualquiera de las que navegan en nuestras costas, ó bien, que la que empezó á hacer el tráfico se habría visto obligada á enarbolar el Pabellón Nacional, cosa más fácil entonces que ahora. Y si las compañías de vapores nacionales que se formaran después no llegaran á un resultado próspero, fue sólo debido a que no había exclusión para ellas y tenían que soportar la competencia que les hacía la compañía inglesa, que se adueñaba de nuestro tráfico. Esta, poderosa con sus capitales y aquélla, débil en este sentido, y faltas de la firme protección oficial, tenían necesariamente que sucumbir. Y luego nosotros no pretendemos hacer solo y con nuestros buques de vela todo el comercio de cabotaje y que se sustituyera á la navegación á vapor la de vela, porque esto sería absurdo y sólo pedimos lo racional, reconocemos que ya que no hay vapores na-

cionales dividan con nosotros el tráfico ciertas compañías de vapores extranjeras, y son éstas las dos compañías Inglesas y Sub–Americana que hacen el tráfico sólo entre nuestras costas con itinerario fijo y que están consideradas como nacionales, a pesar de su pabellón extranjero por el primordial motivo de no haber vapores nacionales, pues rechazamos el que ninguna otra compañía que no esté en las mismas condiciones ni menos vapores eventuales y de circunstancias que no vienen á llenar ningún vacío en el tráfico, nos hagan competencia con pabellón extranjero, porque no hay razón alguna que puedan dar en favor.

Que las otras compañías de vapores como la "Kosmos" "Francesa" "Golfo" y "Hamburg Pacific", tengan completas franquicias para tocar en todos los puertos de la costa para tomar su carga para el extranjero, lo hallamos muy justo y hasta que se les libere de ciertos derechos porque es ésa su carrera, ése el itinerario que con alguna fijeza siguen, pero que de un modo incidental tengan carga de puerto á puerto de la costa, haciendo así un cabotaje ocasional con el que no contaron al establecerse y que no les perjudicaría no tener, y que teniéndolo perjudican los legítimos intereses de los nacionales, no podemos mirarlo con fría indiferencia ni lo creemos justo, ni mucho menos vaporcitos aislados que no forman compañía, navegando por circunstancias incidentales y que también con pabellón extranjero hacen comercio de cabotaje, quitándoles el único y pobre comercio que les queda á los veleros nacionales.

Y no se nos diga que tales vapores vienen á llenar algún vacío del tráfico ó que por su concurrencia se abaratan los fletes, en primer lugar el movimiento comercial de cabotaje no es tan grande que necesite de esos vapores, pues la dos citadas compañías de itinerario fijo son suficientes para el doble del tráfico, que si fuera tanta la carga por conducir, estoy seguro que aumentarían sus viajes de semanales a bi–semanales al Norte; pero no lo hacen porque aun como hoy salen muchas veces á media carga, y á mas hay tanto velero nacional que la podrían conducir, desde que lo que se quiere con rapidez se manda con vapor y lo que no, en buques de vela. Tampoco son estos vapores los que abaratan los fletes en la costa, sino esos buques que con negarles franquicias se quieren suprimir y prueba evidente es que en la circular que pasó la compañía de vapores á los comerciantes para notificarles la rebaja del 25% en sus tarifas, decía: "Por motivo de la competencia que hacen los buques de vela se rebaja el 25%, etc", así pues que esos buques nacionales hacen que las tarifas de vapores tengan un límite racional y prove-

choso para el comercio.
De modo que las otras compañías y los vaporcitos de ocasión no vienen á llenar ninguna necesidad del tráfico ni baratura y si nos creemos obligados por las leyes y ley de la razón a mirar como necesarias las concesiones que se hacen á las dos citadas compañías Inglesa y Sub–Americana, no nos parece justo que se nos imponga la competencia de cualquiera otras naves extranjeras sean de vela o de vapor y es esto lo que defendemos y defenderemos con firmeza, aunque se nos augure mal resultado de nuestros legítimos esfuerzos. A nadie, pues, podía dañar el que la nación concediera el privilegio exclusivo del cabotaje á las dos citadas compañías y a los buques nacionales de vela con exclusión de todas otras y otros. Y si alguna compañía quiere gozar de los mismos privilegios, tiene expedito el camino para ponerse en igualísimas condiciones á las antedichas que son sólo para el Pacífico, y cualquier vapor también enarbolando el pabellón nacional. Si, pues, hay tantos veleros nacionales y por lo enunciado la compañía Inglesa y Sub–Americana son considerados como vapores nacionales, se ve bien que no es deficiente como se asegura el material con que se cuenta para hacer el cabotaje.
Merece pues protección el material velero para que subsista y el personal para que se desarrolle. Y si la protección del Estado sólo debe prestarse á cambio de servicios reales y positivos, nosotros siempre estamos dispuestos a prestarlos como se solicita y como los prestamos cuando llega el caso. Mientras que los que nos hacen legítima competencia no prestan ninguno, por que hasta son capitales que se alejan del país y no tienen ni un nacional cuando á su bordo... ¿Qué servicios prestan esos vapores que anhelan ser considerados como nacionales sólo por el lucro?... Ninguno, ¿qué correspondencia llevan éstos, ni quién se la daría a vapores que salen ó llegan no con el arreglo á itinerario alguno sino al de sus intereses? ¿Qué pasajes conducen del Gobierno, qué fletes de él por la misma causa?... ¿Qué tripulación peruana tienen á su bordo?...Nada, nada absolutamente, y son estas cuya competencia se nos quiere imponer, pero no es posible, porque tanto el Gobierno como la Nación hará que tengamos una ley que nos proteja y nos defienda porque así lo pide el porvenir de nuestra máxima en general y las conveniencias nacionales, y sólo nos resta aguardar con fe y esperar con firmeza en la convicción de nuestro derecho.
Creo que el señor Moodlos cuyo conceptuoso artículo merece esta discusión razonada, participará de nuestras ideas, dándole las

MANUEL A. VILLAVISENCIO.
De destacada actuación antes y después de la guerra de 1879.



gracias por la ocasión que nos brinda de tratar de un punto de tanto interés nacional".

Dos semanas y media después y en el mismo diario, Moodlos dio por concluido el debate aceptando algunos puntos de vista de su opositor. Esta vez, su escrito no era para rectificar, sino más bien para aportar nuevos puntos de vista sobre tan significativo asunto.

Aquí su pensamiento:

"El Capitán Portella no ha tenido paciencia para esperar que desenvolvamos nuestros asuntos sobre marina mercante, siendo así que acaso sólo diferimos en la forma de lo que á tan interesante asunto se refiere. Nosotros nos damos menos prisa que él por tener el convencimiento, que para su fortuna le falta, de que hoy por hoy, lo mismo que ayer y tal vez como mañana, la extensión absorta en las febriles agitaciones de hoy, no alcanza hasta los intereses abstractos de esa entidad impalpable, tan alareado por el egoísmo, que llaman la patria.

El primero de los tres temas propuestos en el artículo á que el capitán Portella ha creído necesario contestar, es el siguiente: la legislación proteccionista dictada en favor de la marina mercante es más bien sarcástica que efectiva.

Lo más distante de la fecha, que conocemos, es la ley de 18 de Enero de 1848, dictada durante el primer período constitucional del General Castilla.

El artículo 1º de esa ley exime á los buques nacionales de pagar derechos de ancoraje, toneladas, limpia de puerto, sanidad, capitanía, rol, hospital y cualquiera otro, SEA CUAL FUERE SU NATURALEZA.

No era mucho conceder á una marina naciente, lo que no pueden dejar de asignarle las leyes, aun en los países que tienen ya marina formada: no era mucho, pero era algo.

Muchos de los derechos de que la ley dicha exonera á la marina mercante nacional, han cambiado de denominación: así los de ancoraje, toneladas y limpia de puertos, han sido sustituidos por el anclaje, que están obligados a pagar todos los buques de más de 200 toneladas; gravando con diez centavos por tonelada á las naves nacionales que se limitan á hacer el cabotaje en el litoral y con veinte á las que proceden del extranjero y á las extranjeras.

Se ha creado además, en el Callao, un impuesto adicional de doce centavos por tonelada, llamado semestral, en su origen, y que se ha convertido más tarde en una especie de derecho de puerto, que se cobra tantas veces en el año, cuantas arriban determinados buques

Movimiento de vapores en el litoral de la República
1° Julio 1890 – 15 Mayo 1891

	ENTRADAS				SALIDAS			
Puertos	Buques	T.R.	(T)	(P)	Buques	T.R.	(T)	(P)
Tumbes	19	27,117	1,383	57	19	27,144	1,381	86
Paita	108	147,311	6,672	1,166	108	147,311	6,672	474
Talara	—	—	—	—	—	—	—	—
Sechura	—	—	—	—	—	—	—	—
Pimentel	50	50,551	3,466	4	50	50,551	3,466	4
Eten	165	226,393	11,063	1,554	165	226,393	11,065	1,081
Pacasmayo	171	232,503	11,649	1,665	171	232,503	11,049	1,639
Malabrigo	1	1,357	71	1	1	1,357	71	—
Huanchaco	43	54,434	2,642	52	43	54,434	2,642	62
Salaverry	173	244,076	11,251	1,682	173	244,076	11,251	1,383
Santa	—	—	—	—	—	—	—	—
Chimbote	89	106,361	5,995	578	89	106,361	5,995	735
Samanco	87	106,060	5,917	486	87	106,060	5,917	434
Casma	—	—	—	—	—	—	—	—
Huarmey	62	72,936	4,199	282	62	72,936	4,199	283
Supe	77	107,821	4,596	755	77	107,821	4,596	755
Huacho	94	116,624	5,887	1,515	94	116,624	5,887	1,569
Chancay	59	2,097	200	810	57	2,037	195	649
Ancón	11	330	44	92	10	300	40	91
Callao	296	340,915	15,342	20,801	297	333,569	15,577	15,790
Cerro Azul	49	65,019	3,595	903	49	65,019	3,595	903
Tambo de Mora	95	130,702	3,344	824	95	130,702	3,344	780
Pisco	188	265,788	12,386	2,571	188	265,788	12,368	2,265
Lomas	79	106,136	5,511	215	79	106,136	5,511	231
Chala	84	119,216	5,575	327	84	119,216	5,575	487
Quilca	40	52,829	2,745	327	40	52,829	2,745	357
Mollendo	235	235,201	9,995	2,712	235	335,201	9,975	2,111
Pacocha (llo)	94	134,226	6,923	1,278	94	134,226	6,923	929
Totales	2,359	3'046,003	140,413	40,257	2,367	3'047,594	140,632	32,626

(T) Tripulantes
(P) Pasajeros

(CASTRO DE MENDOZA, Mario... *La Marina Mercante...*, p. 47).

Movimiento de buques de vela en el litoral de la República
1° Julio 1890 – 15 Mayo 1891

	ENTRADAS				SALIDAS			
Puertos	Buques	T.R.	(T)	(P)	Buques	T.R.	(T)	(P)
Tumbes	9	793	63	1	9	793	64	4
Paita	75	14,266	538	55	66	12,227	524	32
Talara	—	—	—	—	—	—	—	—
Sechura	12	1,891	82	—	12	1,821	82	—
Pimentel	22	2,055	114	—	23	2,120	119	—
Eten	28	2,833	151	6	26	2,759	145	6
Pacasmayo	15	2,208	102	1	15	2,208	102	3
Malabrigo	—	—	—	—	—	—	—	—
Huanchaco	9	763	44	1	9	763	44	1
Salaverry	30	10,616	272	21	31	9,535	266	12
Santa	—	—	—	—	—	—	—	—
Chimbote	1	62	4	—	1	62	4	—
Samanco	1	132	5	—	1	132	5	—
Casma	—	—	—	—	—	—	—	—
Huarmey	1	78	3	—	1	78	3	—
Supe	—	—	—	—	—	—	—	—
Huacho	4	803	27	—	5	1,415	26	—
Chancay	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancón	—	—	—	—	—	—	—	—
Callao	188	107,719	2,329	80	184	107,688	2,289	191
Cerro Azul	—	—	—	—	—	—	—	—
Tambo de Mora	1	110	6	—	1	110	6	—
Pisco	18	6,745	194	2,571	16	5,230	131	8
Lomas	—	—	—	—	—	—	—	—
Chala	—	—	—	—	—	—	—	—
Quilca	—	—	—	—	—	—	—	—
Mollendo	32	12,374	263	188	29	11,598	259	—
Pacocha (Ilo)	4	589	26	42	5	613	29	35
Totales	450	164,037	4,328	403	434	159,222	4,103	293

(T) Tripulantes
(P) Pasajeros

(CASTRO DE MENDOZA, Mario... *La Marina Mercante...*, p. 48).

al Callao.
No obstante los términos tan explícitos de la ley de protección, cuyo primer artículo queda copiado, los buques nacionales menores de 200 toneladas, pagan doce centavos por tonelada al semestre, al dársena cuatro centavos cada tonelada al semestre por hospital, dos centavos cada tonelada en cada viaje por faro cuatro soles cincuenta centavos cada año por reconocimiento técnico.
Los mayores de 200 toneladas, los derechos anteriores, más el impuesto semestral de 10 ó 20 centavos, según que naveguen en el litoral ó salgan al extranjero.
El artículo 3º de la ley dicha exonera á las naves nacionales del pago de arqueo y de los reconocimientos anteriores y posteriores; y sin embargo esos buques pagan el arqueo y pagan los reconocimientos.
El artículo 2º exonera en los gastos de patentes hasta el valor del papel sellado y sin embargo, cada viaje ocasiona ese gasto:

Papel para licencia	S/.	300
Papel para visita		40
Papel para abrir registro		40
Papel para pedimento á la prefectura ..		40
Papel para cerrar registro		40
Papel para reconocimiento		40
Papel para otras diligencias		100
		600

Esa ley exonera los gastos de capitanía y no obstante los buques menores de 50 toneladas, pagan 50 centavos por rol y un sol por despacho; los comprendidos entre 50 y 200, 50 centavos por rol y dos soles por despacho; los mayores de 200 toneladas, un sol por rol y cuatro por despacho.
Nos hemos ocupado de indicar lo más saltante en lo que se refiere á la protección del material marítimo nacional mercante, pero no abandonaremos el tema sin anotar una singularidad de protección á la que se alude directamente en la última memoria de Hacienda: en tanto que le está prohibido á los buques nacionales tocar en puertos menores ó caletas, teniendo á su bordo mercadería afecta al pago de derechos, los vapores tocan en ellas procediendo del extrangero, y buques de vela extrangeros consiguen desembarcar en las caletas cargamentos enteros de mercadería afecta.
Y eso no se hace por dar relieve sarcástico á la protección que se dispensa á la marina nacional: se hace simplemente porque nadie concede la menor importancia á esa protección.

El Perú, sin embargo, que no puede crearla con dineros fiscales, que ofrece más peligros que facilidades con la concesión del uso de su bandera; tiene en la escala de sus impuestos un resorte para fomentar su material de cabotaje, llenando su principal necesidad del presente, que es la de conservar y limpiar su personal nativo, al cual proteje en forma no menos irónica que a su material, según hemos de hacer notar en otro capítulo".

LA LEY DE FOMENTO Y PROTECCION A LA MARINA MERCANTE NACIONAL DE 1903

Con el advenimiento del siglo, empezó a vivirse entre los responsables de la conducción del país una nueva actitud en torno a nuestra postrada Marina Mercante; se buscó, esta vez sobre bases sólidas, incrementarla a través de disposiciones y mecanismos más operativos. Simultáneamente –nos dice un testimonio de la época– empezó a gestarse la confianza tanto del capital extranjero como del nacional para invertir en su reflotamiento[13].

Dentro de este contexto de renovación y espíritu positivo, el 17 de setiembre de 1902 se dio una ley por la que se exoneraba de derechos a las embarcaciones y materiales que fueran introducidos al país para el tráfico de cabotaje. Casi exactamente un año después, el 16 de diciembre, otra ley, cuyo considerando principal aludía a la "inaplazable necesidad de fomentar y proteger la Marina Mercante Nacional", le concedió una abierta y expresa protección mediante amplias franquicias para su mejor desarrollo[14]. Aquí el texto de tan importante dispositivo:

"EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

Considerando:

Que es de inaplazable necesidad fomentar y proteger la Marina Mercante Nacional;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Las naves nacionales y embarcaciones menores que se destinen á la pesca, transporte de carga ó pasajeros, carguío de lastre ú otros objetos, en los puertos del litoral, quedan exonerados de toda gabela ó derecho, cualquiera que sea su denominación, excepción hecha de los impuestos de hospital y el de doce centavos de dársena semestral, que pagarán las que excedan de cincuenta toneladas. Las patentes de las naves nacionales y su arqueo, se expedirán libres de

todo gravamen. Los pasavantes de las menores de cincuenta toneladas se otorgarán gratuitamente.

Art. 2º No están sujetos á pago alguno los reconocimientos periódicos que se hagan de las condiciones de navegabilidad en que se encuentren los buques, operación destinada á asegurar los intereses del comercio.

Art. 3º Las naves nacionales tendrán á bordo, por lo menos un quinto de tripulantes que sean nacidos en el Perú; computándose en el número un capitán como tres, un piloto ó maquinista como dos y el grumete ó mozo como si fuera un marinero. Además cada nave llevará en su cámara un aprendiz para practicar el pilotaje, prefiriéndose á los alumnos de la Escuela Naval ó de la Náutica de Paita[15].

Art. 4º Las naves nacionales en que se falte á lo dispuesto en el artículo anterior, no gozarán de los privilegios que concede esta ley.

Art. 5º Las naves á vapor que trafiquen con bandera nacional recibirán, como subvención del Ejecutivo, un centavo por tonelada de registro y por cada cien millas recorridas en viaje redondo. Para gozar de este subsidio es indispensable que el andar mínimun de la nave sea de diez nudos por hora.

Los buques de vela que lleven bandera peruana recibirán también como subsidio un cuarto de centavo por tonelada de registro y por cada cien millas recorridas en viaje redondo.

Art. 6º A los jefes, oficiales y guardia marinas de la armada, que, con permiso del Ministerio del Ramo, sirvan en la marina mercante nacional, se les abonará en su respectiva libreta, la mitad del tiempo de servicios.

Art. 7º Los jefes y oficiales de la armada, para servir en la marina mercante, se inscribirán en el registro respectivo que llevará la Capitanía del Callao, cuando se embarquen en puerto peruano, ó el Cónsul del Perú si lo hubiere en puerto extrangero. Al inscribirlos, se anotará su certificación de estudios; los diarios de navegación, visados por el jefe o jefes de los buques en que navegaron como oficiales; y la constancia de los exámenes que hayan rendido para obtener sus ascensos conforme al Código naval. Los capitanes ó pilotos mercantes, harán constar asimismo, su título respectivo que se les expedirá exentos de todo gravamen.

Art. 8º Declárase libre del impuesto de Capitanías, el embarque ó desembarque de marineros de las naves nacionales.

Art. 9º Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con particulares ó sociedades, el establecimiento de compañías nacionales de vapores que se encarguen de hacer un servicio regular de cabotaje, otorgán-



FERMIN DIEZ CANSECO
Sus servicios los prestó en diversas colocaciones de la Armada.

dosele en cambio, todas las franquicias que, por la presente ley, se acuerda á la marina mercante nacional, bajo las condiciones siguientes:

1ª — Hacer gratuitamente el servicio postal;
2ª — Cumplir con los requisitos que establece la presente ley:
3ª — Ceder á los capitalistas nacionales un 33 por ciento del capital que en acciones represente la compañía que se forme: y
4ª — Someter sus tarifas á la aprobación del Gobierno.

Art. 10º Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo:

1º Para que pueda ceder á las compañías que se establezcan, los lotes de terrenos de propiedad nacional que necesiten para sus oficinas y factorías; y

2º Para modificar la actual clasificación de los puertos, designando cuales quedan abiertos á todas las compañías y cuales exclusivamente á las naves que trafiquen con bandera nacional.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la Sala de sesiones del Congreso, en Lima, á los veinticinco días del mes de octubre de mil novecientos tres.

Antero Aspíllaga, Presidente del Senado
Nicanor Alvarez Calderón, Presidente de la Cámara de Diputados.
Víctor Castro Iglesias, Secretario del Senado
Ernesto L. Ráez, Diputado Secretario

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por El Ejecutivo, en observancia del artículo 71 de la Constitución, mando se imprima, publique, circule y comunique al Ministerio de Hacienda y Comercio, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima, á los dieciseis días del mes de diciembre de mil novecientos tres.

Nicanor Alvarez Calderón, Presidente del Congreso
Luis F. del Solar, Pro–secretario del Congreso
Lima, 21 de diciembre de 1903
Cúmplase, regístrese y publíquese.

LEGUIA"[16].

Como se puede apreciar, esta ley concedió una amplia protección y una firme garantía a los inversionistas encaminados a reflotar nuestra Marina Mercante y sirvió de base, del mismo modo, para que tres años después (1906) se promulgase una ley con alcances y significado mucho más trascendentales; como veremos en páginas posteriores.

A raíz de la benéfica ley de 1903, algunos consignatarios o propietarios de embarcaciones menores del Callao se dirigieron (*Memorial* de 8 de febrero de 1904) al Presidente de la Cámara de Comercio de dicho puerto, para solicitarle su patrocinio en el intento de conseguir la modificación del artículo 464 del Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías (1900) que hacía dilatada y onerosa la nacionalización de las embarcaciones menores de 50 toneladas[17]. El texto del mencionado petitorio dice así: "Con la promulgación de la ley sobre Marina Mercante Nacional, se ha puesto en evidencia el interés que tienen los poderes del Estado, para proteger y fomentar su incremento. En esta virtud, venimos a solicitar por intermedio de la Cámara de su digna presidencia la modificación del artículo 464 del Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías, que obliga a las embarcaciones menores de 50 toneladas a la muy larga y costosa tramitación para adquirir la Nacionalidad, que señalan los artículos 445 y siguientes del mismo Reglamento para las naves de mayor porte. La nacionalización de las embarcaciones menores, debe ser una operación sencilla, rápida y económica, pues por regla general sus dueños son los mismos capitanes nacionales, que después de muchos años de trabajo, convierten sus economías en una embarcación que mandan construir o que la adquieren del extranjero, y en ambos casos el trámite a que los sujeta el artículo 464, no está en relación con la liberalidad de las franquicias que acuerda la ley a la Marina Mercante".

Aprobado por el directorio, el día 9 el Presidente de la indicada Cámara, Juan C. Peralta, elevó el *Memorial* al capitán de puerto y Jefe de las Milicias Navales para su tramitación en el Ministerio. Estando a los informes emitidos por el Consejo Superior de Marina y con el dictamen favorable del Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, el 7 de junio se resolvió la modificación solicitada en los términos siguientes:

"Modifícase el artículo 464 del Reglamento de Capitanías vigentes, en la forma siguiente:

Art. 464º El expediente para la nacionalización de las embarcaciones menores de cincuenta toneladas inclusive, para abajo, cualquiera que sea su clasificación, se organizará con los documentos y en la forma prescrita en los artículos 449, 450 y 452, y que según los casos sean aplicables. La Comandancia Principal de las Milicias Navales, ordenará la mensura y tasación por el Jefe Arqueador y recibirá las declaraciones del dueño y Capitán en la forma establecida por los artículos 453 y 454. Terminadas estas diligencias, previo otorgamiento de la fianza respectiva, la Comandancia expedirá el Pasavante Mercantil para que pueda navegar la embarcación,

Cuadro que manifiesta las naves que constituyen la Marina Mercante Nacional: 1896

EMBARCACIONES MAYORES DE 50 TONELADAS

Aparejo	Nombre	Motor	Tonelaje		Dueños	Fecha de la patente		
						Día	Mes	Año
Barca	*Condesa de Vergara*	Vela	395	96 / 100	Juan Revoredo	22	Enero	1886
–	*Laura*	–	191	79 –	Gavino Artadí	28	Octubre	1886
–	*San Remo*	–	300	22 –	Antonio Pera	30	Mayo	1893
–	*La Libertad*	–	341	09 –	Alfredo Toso	3	Id	1895
–	*Concepción*	–	157	49 –	Manuel E. Raygada	16	Febrero	1887
–	*María L*	–	241	44 –	Domingo Loero	8	Mayo	1890
–	*Atilio*	–	320	55 –	F. G. Piaggio	13	Agosto	1891
–	*Sarita*	–	582	67 –	Thomas Shute	8	Octubre	1891
–	*San Nicola*	–	349	82 –	A. Monteverde y L. Recagno	5	Febrero	1891
–	*María*	–	340	14 –	Sres. Gerbolini é Isola	21	Agosto	1895
–	*Jacoba*	–	267	39 –	Juan B. Andraca	12	Julio	1887
–	*Bella Aurora*	–	279	02 –	L. Maggioncalda y G. Casareto	12	Noviembre	1894
–	*Japán*	–	398	15 –	Sres. Bucelli y Loero	..	En tramitación	
–	*Pedro Peral*	–	513	97 –	Ignacio Azqueta	..	Id	1887
Bergantín	*Catalina B*	–	102	09 –	Miguel Badell	16	Febrero	1887
–	*Paquete de Lima*	–	215	44 –	Manuel Erquiaga	18	Enero	1887
–	*Superbe*	–	544	27 –	Thomas Shute	28	Abril	1887
–	*Amadeo*	–	250	61 –	Bucelli y Loero	17	Id	1893
–	*Italia*	–	228	59 –	Gerbolini é Isola	22	Mayo	1890
Goleta	*Josefina A*	–	177	00 –	Francisco Andrew	14	Marzo	1895
–	*Dogali*	–	122	93 –	Santiago Isola	16	Abril	1890
–	*María Isabel*	–	235	06 –	Gavino Artadí	30	Junio	1891
–	*Clotilde*	–	198	48 –	Juan Portella y Juan E. Portella	9	Julio	1896
–	*José Arenas*	–	158	93 –	Francisco Arenas	17	Abril	1886
–	*Josefina Rómulo*	–	78	59 –	Juan B. Schenone	15	Marzo	1887
–	*Zorritos*	–	110	14 –	José D. Respaldiza	15	Id	1887
–	*Leopoldina*	–	60	57 –	Francisco Arenas	25	Enero	1892
–	*Clelia*	–	241	23 –	F. G. Piaggio	20	Setiembre	1890
–	*Rímac*	–	81	27 –	Silvino Cavalié	20	Junio	1892
–	*Pro Patria*	–	423	57 –	Gerbolini Isola	6	Diciembre	1890
–	*Nueva Esperanza*	–	251	66 –	Juan Portella	16	Enero	1893
–	*Mentana*	–	493	84 –	Gerbolini é Isola	..	En tramitación	
Pailebot	*Rápido*	–	70	92 –	Silvino Cavalié	23	Mayo	1892
–	*Galileo*	–	62	79 –	F. G. Piaggio	31	Enero	1896
–	*Felíscar*	–	50	21 –	Gavino Artadi	30	Noviembre	1891

V°. B°.
GARCIA.

Callao, junio 30 de 1896
El Secretario Archivero,
ALBERTO GARCIA SEMINARIO.

Cuadro que manifiesta las naves que constituyen la Marina Mercante Nacional: 1896

EMBARCACIONES MENORES DE 50 TONELADAS

Aparejo	Motor	Nombres	Tonelaje			Dueños	Aparejo	Motor	Nombres	Tonelaje			Dueños
Lancha	Vapor	*Pasamayo*	6	56	/100	E. B. Granadino	Balandra	Vela	*Santa Sofía*	17	00	/100	Antonio Mazas
Goleta	Vela	*Italia*	18	70	–	José Firpo	–	–	*Mollendo*	19	21	–	Nicolás Mendricota
–	–	*Rosa*	48	35	–	J. G. Prada	–	–	*Luisa*	9	57	–	Enrique Ran
–	–	*Hidra*	29	32	–	Jorge Delgado	–	–	*Estrella Chalaca*	9	80	–	Ciriaco Barlavás
–	–	*Nicolasita*	34	64	–	M. y J. Rodríguez	–	–	*Clelia*	4	41	–	Pablo Honorré
Pailebot	–	*Chalaco*	17	92	–	Blas Nicolich	–	–	*María N*	19	83	–	Domingo Podestá
–	–	*Penélope*	6	65	–	Jorge Griva	–	–	*Andrea G*	19	54	–	Felice Gaggero
–	–	*Sí*	15	91	–	Bernardo Castellaro	–	–	*María Esther*	15	89	–	Pedro Loli
–	–	*Bujama*	7	12	–	Juan Rocca	–	–	*Artimida*	10	72	–	Pablo Macre
–	–	*Victoria*	17	29	–	Juan Ferrando	–	–	*Amelia*	22	08	–	Bastaván é Iturrizaga
–	–	*Chalaquito*	9	50	–	Francisco Arenas	–	–	*Rey*	27	70	–	Roberto Rey de Castro
–	–	*Humberto*	19	83	–	Santiago Podestá	–	–	*Nueva Cerdeña*	16	08	–	E. Dellepiani y J. Firpo
–	–	*Espartano*	44	20	–	Dionisio Calamaquis	–	–	*Villa de Pisco*	9	86	–	José Bringas
–	–	*Antonieta*	25	17	–	Juan B. Catanzaro	–	–	*Eloisa*	1	86	–	José Degerónimi
Falucho	–	*Hermilia*	18	73	–	A. Stuva y W. Venegas	–	–	*Teresita*	19	95	–	Juan Castellaro
Balandra	–	*Dos Hermanos*	44	45	–	Juan Gambetta	–	–	*Quilca*	12	31	–	José L. Carvallo
–	–	*Sofía*	5	75	–	Juan Lecachi	–	–	*María Herminia*	7	00	–	José del C. Fiestas
–	–	*Guadalupe*	3	40	–	Jorge Stranguelo	–	–	*Rosita*	33	98	–	Ciriaco Gervasio
–	–	*María Cristina*	9	00	–	Julio Pareja	–	–	*Angélica*	19	74	–	N. Grimaldi
–	–	*Paquete de T. de Mora*	18	67	–	Felipe Marsano	–	–	*Julia*	19	73	–	Roberto Rey de Castro
–	–	*Demetrio*	9	87	–	C. Aliquin	–	–	*Tigre*	30	39	–	Juan Cafiero
–	–	*Cesárea*	7	53	–	Vicente Tita	–	–	*Carolina*	3	60	–	Antonio Celentano
–	–	*Rosario*	3	20	–	S. Podestá y D. Mustiga	–	–	*María Isabel*	12	83	–	Tomás Pino
–	–	*Estrella del mar*	19	69	–	Juan Monteverde	–	–	*Cholito*	3	04	–	William Manners
–	–	*Celinda*	6	31	–	M. Artadi	–	–	*Gigeta*	4	18	–	Heraclio Espinoza
–	–	*Gaviota*	9	07	–	R. Giusepe y G. Daniel	Bote	–	*Rosa Ofelia*	8	05	–	Fermín Llaque
–	–	*Juanita*	3	62	–	Antonio Yurisich	–	–	*Italia*	18	70	–	Rafael Solari
–	–	*Esperanza*	11	88	–	Blas Nicolich	–	–	*Marcelino*	9	12	–	Manuel R. de la Rosa
–	–	*Victoria*	10	66	–	José D. Respaldiza	–	–	*Josefina*	14	84	–	José L. Carvallo
–	–	*Angela*	18	08	–	Pedro J. Carvallo	–	–	*Rosa Marina*	6	88	–	Cayetano Minaya
–	–	*Esperanza de Tumbes*	5	00	–	Francisco Silva	–	–	*Almirante*	8	12	–	Manuel Castro
–	–	*Cinco Hermanas*	9	18	–	P. Panay	–	–	*Rosa*	6	25	–	Luis Bazalar
–	–	*Cristina M.*	12	35	–	Juan B. Merello	–	–	*Valdivia*	8	50	–	Genaro Arévalo
–	–	*María Rosa*	5	00	–	Antonio Fernández	–	–	*Alvino*	9	30	–	Genaro Andrade
–	–	*Santiago*	3	30	–	José A. Bringas	–	–	*Dolores*	19	75	–	P. Pérez y Cía
–	–	*María Margarita*	14	08	–	Luis Langobardo	–	–	*Santa Rosa*	7	22	–	Máximo Bazalar
–	–	*Unión*	19	38	–	Pedro Tapia	–	–	*San Luis*	19	36	–	Luis Carvallo
–	–	*Ida*	15	46	–	F. Ferrari y A. Mirengue	–	–	*Cajamarca*	8	46	–	Ignacio Carreño
–	–	*Progreso*	16	70	–	Augusto Mohlmann	–	–	*Mercedes Aurora*	6	18	–	José Quineche
–	–	*Luren*	5	27	–	Martín Mena	–	–	*Gerónimo*	2	89	–	Mariano Rosell
–	–	*María Luisa*	9	34	–	Pedro J. Carvallo	–	–	*Felipe Santiago*	9	05	–	Ignacio Estupiñán
–	–	*Arturo*	9	35	–	José Carreño	–	–	*Junín*	16	12	–	Luis Bazalar
–	–	*Ayacucho*	7	93	–	Domingo Quineche	–	–	*Luzmila*	19	29	–	Octavio Canevaro
–	–	*Rosario*	18	38	–	Juan Pérez	–	–	*Rosa de Lima*	19	22	–	Fermín Llaque
–	–	*Jorge*	6	00	–	Pablo Macre	–	–	*Tacna*	7	93	–	Eusebio Guerrero
–	–	*Octavio*	15	66	–	Octavio Canevaro	–	–	*María Aurelia*	9	28	–	Fermín Llaque
–	–	*Ernesto*	8	13	–	Tomás Valega	–	–	*San Pedro*	9	46	–	Pedro J. Carvallo

haciendo uso de la bandera nacional. La Comandancia del Tercio mediante el recurso en que solicite el interesado matricular la embarcación expedirá el certificado que corresponde".

LA LEY DE 1906 AUTORIZANDO ORGANIZAR UNA COMPAÑIA NACIONAL DE VAPORES

En su *Mensaje* al Congreso Ordinario de 1905, el Presidente José Pardo manifestó decididamente: "Ya es tiempo de que el Gobierno se ocupe de estimular por medios eficaces, la formación de una compañía nacional de navegación en la costa. Este es un deseo general en el país. La Marina Mercante es escuela práctica de navegación, medio seguro de aumentar el material flotante sin pesado gravamen para el Tesoro y un estímulo poderoso para incrementar el capital nacional, porque se retienen en el país los provechos de los fletes".

Consecuente con su pensamiento, Pardo remitió a la Cámara de Senadores en la primera Legislatura Extraordinaria de ese año, un proyecto para el establecimiento de una "Compañía Nacional de Vapores y Dique del Callao"[18]. Con esta acción –señala acertadamente Basadre– el anhelo de fomentar la Marina Mercante Nacional alcanzó gran formato y total plenitud. En una palabra, la protección estatal se hizo en esta oportunidad evidente y decidida, bajo la afirmación de un nuevo criterio sobre la Marina Mercante.

La discusión del mencionado proyecto, con la participación del Ministro Augusto B. Leguía, se efectuó en el segundo Congreso Extraordinario de ese mismo año. Los adictos del documento esgrimieron, entre otras razones, la conveniencia de una ruta más rápida entre el Callao y Nueva York que la compañía establecería, las rebajas en el flete entre Guayaquil y Valparaíso, las ventajas en los itinerarios fijos entre los puertos nacionales que debían incidir sobre el mejor aprovisionamiento de Lima, con abaratamiento de las subsistencias, el valor del dique que iba a ser útil también a los cruceros por llegar y, por último, la posibilidad de contar con una flotilla de transportes en caso de guerra. Por su parte –refiere el citado Basadre– los opositores invocaron el exceso de la subvención fiscal otorgada a la futura compañía, la posible falta de utilidades de ella considerada como negocio y las irregularidades inevitables que tendría en su servicio[19].

El 6 de febrero de 1906, con el Nº 194, se promulgó la ley respectiva por la que se autorizaba al Ejecutivo fomentar la creación de una compañía nacional de vapores que no sólo se dedicara, con buques propios, al transporte de pasajeros y mercancías, sino que también

adquiriera y explotara un dique (con capacidad de carga de 7,000 toneladas) para poner fin al odioso monopolio que ejercía la Compañía del Muelle y Dársena del Callao (entidad francesa) en las operaciones de reparación y limpieza de naves en nuestro primer puerto de la República[20]. Se estableció la siguiente ruta de navegación: entre el istmo de Panamá y el Callao, entre los puertos del litoral peruano extendiéndose a Guayaquil, Valparaíso e intermedios y entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios. Se determinó que sería el Gobierno el encargado de establecer las condiciones que deberían reunir los vapores en cuanto a su construcción, velocidad de desplazamiento, número, itinerario, escalas, etc., así como todo lo relacionado con el pago de la subvención a los servicios que prestaría la compañía al Estado y a las tarifas que ésta pagaría por dichos servicios[21]. Además de las franquicias establecidas en la ley de diciembre de 1903, se autorizó a la nueva compañía un subsidio anual de 30,000 libras peruanas durante quince años con garantía de la renta del impuesto a los fósforos[22]. Se le exoneró de aquellos impuestos que afectaban a la navegación, a las patentes y a los registros, así como la contribución sobre la renta que produjeran las acciones y bonos a emitirse. Por su parte, la compañía se comprometía a mantener itinerarios fijos en sus viajes. El texto de esta importantísima ley que –repetimos– marcó el comienzo de una nueva etapa, es el siguiente:

"Art. 1º El Poder Ejecutivo gestionará la organización de una Compañía Nacional de Vapores que establecerá las líneas de navegación señaladas en el Artículo 2º y que construirá y explotará un dique flotante en el Callao.

Art. 2º Las líneas de navegación que deben contratarse son las siguientes:

a) Línea directa entre Panamá y el Callao.

b) Línea de escala entre los puertos del litoral de la República, que se extenderá a los puertos de Guayaquil, Valparaíso e intermedios.

c) Línea especial entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios.

Art. 3º El dique que establecerá la Compañía en el Callao deberá tener capacidad para levantar, en dos horas, vapores de 12 mil toneladas de desplazamiento, sin que éstos, al entrar al dique, pesen más de 7 mil toneladas.

Art. 4º Autorízase al Poder Ejecutivo para otorgar a la Compañía Nacional de Vapores, además de las concesiones y franquicias acordadas por los artículos 9º y 10º de la ley de 16 de Diciembre de 1903, las siguientes:

1) Subvención anual de 30,000 libras durante 15 años. Esta subvención excluye a la Compañía de los beneficios acordados por el artículo 9° de la ley de 16 de Diciembre de 1903.
2) La garantía especial de la renta del impuesto al consumo de los fósforos, para el pago de dicha subvención.
3) La exoneración de impuestos que afecten la navegación y de los de patentes y registros, así como el de contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos de la Compañía, salvo el impuesto de hospital que se cobra en el Callao.
4) Liberación de derechos de aduana a los víveres y artículos navales que se importen para consumo de la Compañía, adoptando el Gobierno las precauciones que estime prudentes en guarda de los intereses fiscales.

Art. 5º La Compañía deberá obligarse a seguir itinerarios fijos en sus viajes.

Art. 6º Autorízase al Poder Ejecutivo para conceder, temporalmente, a la Compañía que se forme, el uso de los transportes nacionales *Iquitos* y *Constitución*, pagando conforme a sus Partidas del Presupuesto General, al personal de Jefes, Oficiales y Tripulantes de dichas naves; siendo de cuenta de la misma Compañía los gastos de conservación y reparaciones necesarias y pudiendo el Gobierno recuperarlos cuando los necesite para su servicio, sin que en este caso pueda aquélla reclamar indemnización de ningún género.

Art. 7º El Gobierno establecerá las condiciones que deben reunir los vapores en cuanto a su construcción, velocidad, desplazamiento, número, itinerario, escalas, etc., así como todo lo relativo al pago de la subvención, a los servicios que prestará la Compañía al Gobierno y a las tarifas que éste pagará por dicho servicio.

Art. 8º La Compañía queda sometida a las obligaciones impuestas por el artículo 9° de la ley de 16 de Diciembre de 1903".

Indudablemente, esta ley despertó enorme entusiasmo e interés entre los inversionistas nacionales. Al amparo de ella, un grupo de empresarios y capitalistas privados se reunió el 22 del mismo mes de febrero para constituir la importante empresa y nombrar un directorio provisional que se encargaría de gestionar la constitución legal de la compañía. Esta primera junta quedó integrada por los señores José Payán, David S. Iglehart, Enrique de la Riva–Agüero, Pedro D. Gallagher, Jorge Sharpe y Nicanor M. Carmona. Se acordó que el capital inicial de la negociación, fijado en 300,000 libras peruanas sería aumentado en la misma suma por medio de bonos que se emitirían con subvención fiscal. El valor de cada acción fue fijado en una libra. Igual

fervor patriótico despertó la importante iniciativa en los demás sectores de la colectividad. Según se lee en el opúsculo citado, las 300,000 acciones del capital inicial de la empresa fueron rápidamente colocadas en el mercado nacional y entre sus compradores se contaron no pocos trabajadores modestos[23].

En los días siguientes, la mencionada junta se abocó a elaborar una propuesta que, en concordancia con lo dispuesto en la ley del 6 de febrero, tendiese a la formación de una sociedad anónima, con residencia en la capital, dedicada a la actividad naviera. Después de seguir su trámite legal y de conformidad con los informes de la Dirección de Marina, de la Superintendencia General de Aduanas y de la Cámara de Comercio de Lima, la solicitud fue aprobada por el Ejecutivo mediante la Resolución de 21 de julio de 1906, bajo la forma de un contrato, elevado a escritura pública. De este modo, quedaba instituida la primera empresa nacional de navegación con el nombre de "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao"[24]. El texto de tan trascendental documento es el siguiente:

"Lima, 21 de julio de 1906

Visto el expediente número 146 en que se propone las bases para la formación de la "Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante" en el Callao;

De acuerdo en parte, con los informes de la Dirección de Marina, de la Superintendencia General de Aduanas y de la Cámara de Comercio de Lima, y con dictamen del Ministerio Fiscal; y
Aceptando la indicada propuesta:

Se Resuelve:

Los señores Nicanor M. Carmona, Pedro D. Gallagher, David S. Iglehart, José Payán, Enrique de la Riva Agüero y Jorge Sharpe, se obligan a promover dentro del plazo de noventa días y bajo las condiciones que en seguida se expresan, la formación de una sociedad anónima con residencia en esta capital para la ejecución de la ley 194 de 6 de febrero de 1906 y que se denominará "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao":

a) El capital efectivo de la Compañía no será menor de trescientas mil libras, dividido en acciones de una libra cada una. La Compañía podrá emitir obligaciones hasta por trescientas mil libras, afectando a su servicio la subvención fiscal y su garantía;

b) La Compañía se obliga a establecer con seis vapores, las siguientes líneas de navegación, alternando el servicio quincenal de ellas de

manera que resulte un servicio semanal en la costa del Perú:
I) Una línea rápida, mensual por lo menos, que en no más de cuatro días haga la travesía entre los puertos del Callao y Panamá, con escalas en dos puertos del Perú, cuanto sea posible sin perjudicar la rapidez del viaje, servida por vapores con capacidad por lo menos para cien pasajeros de primera clase y de un tonelaje no menor de dos mil quinientas toneladas brutas de registro y en condición de navegar a razón de no menos de veinte millas por hora. Mientras se construye el vapor o vapores destinados a este servicio, la Compañía podrá hacer los viajes a Panamá con el transporte nacional *Iquitos*, el que los verificará con la mayor rapidez que le sea posible;
II) Una línea quincenal de escala entre los puertos de la República, que podrá extenderse a Panamá, Valparaíso o intermedios, servida por vapores no menores de dos mil toneladas brutas de registro y que tendrán un andar no menor de doce millas por hora;
III) Una línea quincenal entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios, que podrá extenderse hasta Santa por el norte e Ilo por el sur, servido por un vapor no menor de mil toneladas brutas de registro y con un andar de diez millas por hora.

c) La Compañía se obliga a establecer en el Callao, en el plazo de diez y ocho meses contados desde que se firme este contrato, un dique flotante, seccional, de acero, que pueda levantar en dos horas, vapores de hasta doce mil toneladas de desplazamiento estando cargado, pero que al entrar al dique no pesen más de siete mil toneladas.

Los buques del Estado gozarán de una rebaja de treinta y tres por ciento sobre las tarifas del dique y tendrán, además, derecho preferencial en su uso. La mitad del personal de servicio deberá ser de peruanos.

d) La Compañía se obliga a efectuar gratuitamente para el Supremo Gobierno, el servicio postal entre todos los puertos en que toquen sus naves con arreglo a sus itinerarios, y a no cobrar más de cinco centavos de sol por cada encomienda cuyo peso no exceda de cinco kilos.

Los sacos o paquetes de correspondencia y las encomiendas procedentes de las oficinas de correos, deberán llevarse a bordo antes de la hora fijada para la salida de los vapores, por los empleados de la autoridad marítima y entregarse al Contador y otra persona autorizada por la Compañía.

Los vapores tendrán un departamento seguro y cerrado con llave para guardar la correspondencia.

La Compañía podrá llevar fuera de las valijas, o de los paquetes entregados por el correo y sin estampillas de franqueo, su correspon-

dencia oficial, esto es, la de sus agentes entre sí o la del Directorio de la Compañía que verse sobre su propio servicio.

e) Las tarifas del dique y las de los vapores por carga y pasajeros, se formarán y revisarán de acuerdo con el Gobierno, el que gozará de una rebaja de treinta y tres por ciento en los pasajes de los que viajen en servicio del Estado y en el flete de los artículos militares y de los importados por el Gobierno, no comprendiendo en ellos los destinados a la construcción y explotación de obras públicas. Cuando el número de pasajes de primera clase por cuenta del Gobierno en un vapor pase de diez, la rebaja será del cuarenta por ciento; pasando de veinte, de cuarenta y cinco por ciento; y de treinta para arriba, de cincuenta por ciento. Cuando el número de pasajes de cubierta, por cuenta del Gobierno, en un vapor, pase de cincuenta, la rebaja será de cuarenta por ciento; pasando de cien, de cuarenta y cinco por ciento; y de ciento cincuenta para arriba, de cincuenta por ciento, observándose también esta última escala de rebajas en el transporte de animales y en el uso de las embarcaciones menores que la Compañía pudiera tener en cualquier puerto.

f) El Gobierno tendrá la preferencia sobre los pasajes y los fletes que la Compañía tenga disponibles en el momento en que él los solicite.

g) La quinta parte por lo menos, de los oficiales y tripulantes de los vapores de la Compañía, será compuesta de peruanos, sin las equivalencias de que trata la ley de 16 de diciembre de 1903 y, además, se obliga a ella a dar alojamiento y mantención conveniente a bordo a un piloto o guardiamarina y a un ingeniero mecánico, practicantes, nombrados y pagados por el Supremo Gobierno, los que quedarán sometidos a la disciplina del buque.

h) Al personal de la Marina de Guerra que la Compañía emplee en sus vapores se le abonará, cuando menos, el haber, gratificaciones y demás emolumentos que el Estado abona en servicio activo y embarcado.

i) Exceptuando los vapores destinados a la línea rápida a Panamá, la Compañía se obliga a conducir en tiempo de paz, tropas y artículos militares en sus vapores ordinarios a puertos de la República, aun cuando no sean de escala, siempre que estén comprendidos en su rumbo y dentro del límite de sus itinerarios y que el número de tropas o cantidad de carga embarcada le den una entrada no menor de treinta libras (Lp. 30), hecha la rebaja estipulada en la cláusula "e". En el caso de no llegar a esa suma el Gobierno satisfará la diferencia.

j) En caso de guerra internacional, la Compañía estará obligada, si el Gobierno se lo exige, a poner al servicio del Estado, por no menos

de dos meses, todos o alguno de sus buques. La entrega se hará bajo de inventario detallado y con el capitán, oficiales y personal de máquinas y tripulaciones, quedando el Gobierno obligado a devolver los buques en el mismo estado en que los hubiera recibido.

El Gobierno hará todos los gastos de los buques mientras los tenga en su poder y abonará a la Compañía por arrendamiento de ellos el uno por ciento (1%) mensual sobre el valor de cada uno, el que será el primitivo de construcción con un castigo de cinco por ciento anual. Podrá también designar entonces jefes y oficiales de su confianza para el comando de los buques, y será responsable del valor total de ellos, que se fijará al entregarlos, si se perdiesen por accidentes de guerra o cualquiera otra causa. Para este efecto y sin perjuicio de su responsabilidad directa, el Gobierno asegurará los buques contra todo riesgo y endosará las pólizas a favor de la Compañía.

En caso de pérdida total, el Gobierno abonará, además, a la Compañía la merced conductiva estipulada sobre el buque perdido hasta que ésta reciba el valor de la nave; efectuado este pago, la obligación del Gobierno se reducirá a abonar el seis por ciento anual sobre el valor del buque perdido, por el tiempo que la Compañía emplee en reemplazarlo, el cual no podrá exceder de diez y ocho meses.

En las averías o daños, la obligación del Gobierno se reduce a hacer a su costo las reparaciones que sean necesarias para devolver los buques a la Compañía en el mismo estado en que los recibió, corriendo entre tanto la merced conductiva hasta la devolución.

k) La Compañía podrá extender su servicio de navegación a Europa o en otras direcciones proveyéndose del número de buques necesarios, sin reducir el de los que, según la Cláusula "b", estarán dedicados a las líneas en ella estipuladas. Concederá al Gobierno en los pasajes, así como en los fletes de artículos militares, en las de dichas nuevas líneas que establezca, una rebaja de veinte por ciento sobre sus tarifas.

l) La Compañía se obliga a publicar sus itinerarios en los cuales constará detalladamente el día de la llegada y salida de los vapores de cada puerto y contrae la obligación de cumplirlos puntualmente, salvo en caso de fuerza mayor.

Con el objeto de asegurar un servicio regular y rápido, el Gobierno se compromete a facilitar por todos los medios posibles el despacho de los vapores, tanto en el Callao como en los demás puertos, habilitando con tal fin, sin gravamen alguno para la Compañía, en los servicios que correspondan a las dependencias del Gobierno, los días festivos y feriados. Con el mismo objeto si los vapores llegaran en horas extraordinarias, cuando el servicio de las oficinas estuviese

terminado, se habilitarán las horas indispensables para que los vapores no atrasen su itinerario, siempre que para ello no mediare grave inconveniente. Esta habilitación se hará también sin gravamen alguno para la Compañía.

La estadía de los vapores en cada puerto no debe ser menor de dos horas; pero, si por causa de mal tiempo u otra imprevista el vapor hubiera sufrido retardo en su viaje, la autoridad marítima lo despachará en el más breve plazo posible.

m) En el caso de retardo en la salida de algún vapor, la Compañía, dará inmediato aviso a la autoridad correspondiente; pero si dejare de hacer uno o más viajes de los fijados en su itinerario, pagará la multa que el Gobierno le imponga según la gravedad de la falta, exceptuando siempre los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

La multa no podrá exceder nunca de la suma, que en proporción a la subvención fiscal, corresponda al viaje omitido.

n) La Compañía contrae la obligación de reemplazar en el más breve plazo, no mayor de diez y ocho meses, los vapores que se pierdan o inutilicen para el tráfico. Igualmente quedará obligada a reemplazar en el mismo plazo de diez y ocho meses, el dique que se debe establecer en el Callao, si este se perdiese por cualquier accidente que no sea de guerra.

ñ) La Compañía, dentro de cinco meses de constituida y antes de comenzar los trabajos, se obliga a presentar al Comisionado que el Gobierno designe en Europa los planos de los vapores y dique que mande construir, con el objeto de comprobar que se cumplirán en dicha construcción las prescripciones determinadas por el Gobierno en el Memorándum anexo a este contrato, de conformidad con el artículo 7° de la ley de 6 de febrero de 1906.

Los vapores comenzarán sus viajes de itinerario en un plazo no mayor de diez y ocho meses a contar desde la fecha en que se aprueben y firmen los planos por el dicho Comisionado del Gobierno.

o) El Supremo Gobierno se obliga a otorgar a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, las concesiones siguientes:

I) Todos los privilegios, exenciones y franquicias establecidas en la ley de 16 de diciembre de 1903 con la sola excepción de lo dispuesto en su artículo 5° que no regirá para la Compañía durante los quince años de la subvención.

II) Subvención anual de treinta mil libras durante quince años, conforme a la ley de 6 de febrero de 1906.

III) La garantía especial según la misma ley, de la renta proveniente

del consumo de los fósforos, para el pago de dicha subvención.
IV) Exoneración de todos los impuestos que afecten la navegación y de patentes y registro mercantil y marítimo o cualquier otro, así como la contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos que emita la compañía, salvo el impuesto de hospital que se pagará en el Callao.
V) Liberación de derechos de aduana a los víveres y artículos navales que se imparten para el servicio y consumo de la Compañía, así como la conservación, compostura, y explotación de sus vapores y dique, cuyo despacho se solicitará y efectuará con las formalidades que el Gobierno establezca en guarda de los intereses fiscales y del comercio.
VI) El Gobierno cederá gratuitamente por todo el tiempo de la duración de este contrato y después, mientras continúe el dique prestando sus servicios, el uso de los terrenos de propiedad del Estado que ocupa la empresa del dique existente en el Callao, obligándose a poner a la Compañía en posesión de dichos terrenos inmediatamente que los recupere. Le cederá también en las mismas condiciones y al firmarse este contrato, el uso de los terrenos que ocupaba el destruido fuerte de Santa Rosa.

p) La subvención de treinta mil libras anuales durante quince años, se pagará directamente por la Compañía que recaude la renta de los fósforos, afecta a ella, en mensualidades vencidas, iguales a dos mil quinientas libras cada una, debiendo la Caja Fiscal abonar mensualmente la parte que faltare para completar la subvención si el producto de esa renta no alcanzare a cubrirla.

Mientras la Compañía no tenga establecidos, el dique en el Callao y todas las líneas pactadas en los incisos, I, II y III de la cláusula "b", con su dotación de vapores, se pagará la subvención en la forma siguiente: diez mil libras por los viajes rápidos del Callao a Panamá; trece mil setecientas cincuenta libras por los vapores ordinarios destinados al tráfico de la costa; un mil doscientas cincuenta libras por el dique flotante.

No se suspenderá la subvención mientras el Gobierno tenga los buques a su servicio, conforme a la cláusula "j", ni en el caso de que se perdiesen durante ese servicio ni en ningún otro que no sea imputable a la Compañía.

q) El Gobierno estimándolo conveniente cederá a la Compañía si ésta lo pidiese y por el tiempo que ella lo necesita, el uso gratuito del transporte del Estado *Iquitos*, siendo de cargo de aquél el pago de los sueldos de los jefes, oficiales y tripulantes, y del de la Compañía la mantención de los mismos y todos los gastos de seguro marítimo,



AMARO G. TIZON
Hombre de reconocido prestigio
en su institución.

combustible, conservación, limpieza de fondos y reparaciones del buque y de sus máquinas. Esta obligación de la Compañía existirá desde el momento en que reciba el mencionado buque.

Al hacer su entrega se hará inventario pormenorizado, siendo el valor de la nave el de treinta mil libras, que fija el Supremo Gobierno, para los efectos del seguro correspondiente. Entregado el *Iquitos* mientras la Compañía continúe a su juicio necesitándolo, no podrá el Supremo Gobierno exigirle su devolución, salvo que sobreviniera guerra internacional o civil.

r) La devolución del *Iquitos* se hará en el mismo estado en que la Compañía lo hubiese recibido, menos deterioro natural, quedando a beneficio del Gobierno cualquiera mejora que hubiese ejecutado.

s) Cuando ese transporte nacional, o cualesquiera otros que también se recibieran en iguales condiciones, presten sus servicios a la Compañía continuarán en ellos los jefes y oficiales que los tengan a su cargo, pudiendo aquella nombrar el contador, los sobrecargos, médico, mayordomo y personal de cámara para el servicio de los pasajeros.

t) La Compañía no permitirá que por sus vapores se transporte pólvora, dinamita, nitrógeno o cualquier otro explosivo, salvo expresa autorización del Gobierno, y siempre que lleve a bordo de sus buques armas y municiones de propiedad particular, lo pondrá en conocimiento del mismo.

u) La Compañía, si a su juicio le fuese posible, proveerá al Gobierno al precio de plaza, del carbón y artículos navales que éste necesite de los que ella tenga depositados para su propio servicio.

v) Este contrato regirá por quince años a cuyo vencimiento podrá ser renovado de común acuerdo. Si no lo fuere, cesarán en las relaciones de la Compañía con el Gobierno, todas las rebajas y obligaciones recíprocas que no sean materia de la ley de 16 de diciembre de 1903, a la cual quedará entonces sujeta la Compañía por entero en cuanto a su servicio de vapores y en cuanto al dique, que el uso de los terrenos del Estado, en los términos estipulados en la cláusula "o", inciso VI.

x) La Compañía presentará sus Estatutos al Supremo Gobierno para su aprobación.

y) Esta escritura, la que celebre la Compañía para la emisión de los bonos y todas las demás que tenga que celebrar para la ejecución de este contrato están exentas del impuesto de timbres y del registro mercantil.

Regístrese
Rúbrica de S.E.

LEGUIA".

Los estatutos de la flamante institución fueron aprobados por los promotores de la empresa y por el gobierno el 7 de agosto del año señalado[25].

LA SOCIEDAD "CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE"

Como ya se ha manifestado en capítulos anteriores, con el advenimiento del siglo XX se vivió una especie de conciencia colectiva orientada a revivir y/o reforzar los más importantes aspectos del quehacer marítimo nacional. Bajo este espíritu de saludable renacimiento, unido a ilusiones de prosperidad y progreso, al empezar el año 1903 un grupo de capitanes de la marina mercante residentes en el puerto del Callao, a iniciativa del capitán Federico Dávila, decidió constituir una entidad cuyo objetivo básico fuera "estrechar los vínculos de fraternidad entre los miembros de la profesión por medio de la protección mutua". Asimismo, impulsar tan alicaída actividad.

Según lo informado por el diario *El Comercio*, la primera Junta Directiva quedó conformada así:

Presidente honorario	: Ministro de Guerra y Marina
Presidente activo	: Capitán Federico Dávila
Vicepresidente	: Capitán Salvador Lumbreras
Secretario	: Santiago Dávila (socio honorario)
Tesorero	: Capitán Juan Patiño Patami
Directores	: Teniente de la Armada Nacional Augusto Pimentel, capitanes Juan Gómez y Juan B. Cafianga e ingeniero John Gunner

Su primera sesión tuvo lugar el domingo 25 de enero de 1903 en el local Nº 16 de la calle Lima del mencionado puerto, acordándose lo siguiente: 1º señalar el día 2 de febrero como fecha de instalación formal del flamante directorio; 2º invitar al Ministro de Guerra y Marina para presidir dicho acto; 3º invitar a los socios honorarios y autoridades locales; 4º distribuir en el expresado acto las medallas conmemorativas, los reglamentos y los diplomas a los socios fundadores; y 5º agradecer a los señores contralmirantes Manuel A. Villavisencio, Manuel M. Carvajal y Bernabé Carrasco por su decidido interés por la génesis de la institución.

De acuerdo a lo aprobado, la ceremonia de instalación se realizó el 2 de febrero a las 3 p.m. en el local de la Comandancia General de Marina, con la asistencia del Ministro del Ramo, socios activos y honorarios, autoridades de Lima y del Callao e invitados especiales. El discurso de apertura corrió a cargo del Presidente de la entidad,

Federico Dávila, contestándole el Ministro Villavisencio en frases apropiadas al acto y encomiásticas para la nueva sociedad. La ceremonia, que duró cerca de dos horas, concluyó con un vino de honor.

En los meses siguientes, la directiva cumplió una febril y eficaz actividad. En este sentido, y a fin de dimensionar su accionar, con fecha 22 de mayo del indicado año dirigió un *Memorial* al Presidente de la República solicitándole "el apoyo oficial para poder presentarse a otras instituciones similares tanto de América como de Europa". Solicitud que fue prontamente aceptada, merced a la gestión personal del propio Ministro Villavisencio.

ANEXO A

Escalafón General de la Marina Mercante Nacional (*)

Nombres	Fecha del Título			Observaciones
	Días	Meses	Años	
CAPITANES DE TRAVESIA				
Santiago Izola	12	Octubre	1886	Goleta *Dogali*
Antonio San Martín	23	Diciembre	1886	Bergantín *Oasis*
Tomás Beascoa	7	Enero	1886	Barca Española *Pedro Sueyras*
Francisco de Haz	25	Agosto	1858	Se ignora
CAPITANES DE CABOTAJE				
Juan E. Portella	23	Diciembre	1884	Goleta *Clotilde*
Miguel Angelo	16	Abril	1885	Bca. Chilena *Dario S.*
José L. De Tellería	17	Junio	1885	Barca *Máncora*
Juan Rosmañich	12	Id	1886	Se ignora
Carlos L. Gazzolo	4	Octubre	1886	Barca *Laura*
Maximiliano Tarrela	27	Id	1886	Barca *Tapoán*
Modesto de Vergara	9	Noviembre	1886	B. *Condesa de Vergara*
Sebastián Testa	4	Diciembre	1886	Desembarcado
Vicente Rettina	9	Id	1886	Barca *Cecilia K*
Angelo Suitrer	28	Marzo	1887	Berg. *Tres hermanos*
Wilhen Evichsen	21	Julio	1887	Se ignora
Juan Wesselhopt	9	Agosto	1887	Bergantin *Catalina B*
J.M. Lauscrica y Garteils	13	Setiembre	1887	B. *Paquete de Lima*
José Risco	23	Febrero	1887	Goleta *Italia*
José Piaza	8	Febrero	1888	Pailebot *Galileo*
Juan B. Sechenme	26	Marzo	1888	G. *Josefina Rómulo*
Andrés Tarranosa	22	Setiembre	1888	Se ignora
Miguel Danery	5	Noviembre	1888	Goleta *Mentana*
Antonio Pera	23	Abril	1889	Barca *San Remo*
Eugenio Lenatz	7	Febrero	1890	Se ignora
Jorge Arnold	21	Mayo	1890	Se ignora
Sixto Suarez y B	19	Id	1890	Pailebot *María Jesús*

(*) *Memoria de Guerra y Marina*, año 1890, pp. 285 - 290.

ANEXO A

Nombres	Fecha del Título			Observaciones
	Días	Meses	Años	
Luis Pancera	6	Junio	1890	Barca *San Nicolás*
Juan B. de Palma	26	Julio	1890	Goleta *Clelia*
PRIMEROS PILOTOS				
Jaime Bertran	22	Marzo	1887	Se ignora
PATRONES DE EMBARCACIONES MENORES DE 50 TONELADAS				
José Araya	29	Enero	1884	Pailebot *Rosa*
Luis Ristori	29	Id	1884	Id. *Umberto*
Ciriano Minaya	29	Id	1884	Se ignora
Pedro Medelina	30	Id	1884	Id
Máximo Bazalar	30	Id	1884	Pail. *María Aurelia*
Marcos Pácora	31	Id	1884	Se ignora
Joaquín Carreño	31	Id	1884	Id.
Nicolás Mandriota	2	Febrero	1884	Bal. *Nueva Celinda*
José Grinaldi	4	Id	1884	Goleta *Dante*
Miguel Bazalar	5	Id	1884	Bote *Rosa*
Antonio Boggiano	5	Id	1884	Se ignora
Antonio Morkis	5	Id	1884	Id
Agustín Cassareto	5	Id	1884	Id
Pedro Mussina	6	id	1884	Id
José Estupiñán	6	Id	1884	Bote *Valdivia*
Domingo Dellisante	8	Id	1884	Se ignora
Benigno Romero	8	Id	1884	Id
PATRONES DE EMBARCACIONES				
Ignacio Quineche	8	Febrero	1884	Se ignora
Domingo Quineche	9	Id	1884	Bot. *Mercedes Aurora*
Antonio Barabino	9	Id	1884	Desembarcado
Luis Bazalar	9	Id	1884	En Huacho
Cayetano Minaya	11	Id	1884	Bote *Rosa Marina*
Benancio Quineche	12	Id	1884	Bote *Cajamarca*
José Quineche	13	Id	1884	Se ignora
Juan Supro	11	Agosto	1886	Id
Lorenzo Arecio	30	Junio	1890	Id
Federico Sechutto	13	Febrero	1884	Falleció
Moisés Carreño	13	Id	1884	Bote *Arturo*
Cesáreo Pinceti	13	Id	1884	Se ignora

Nombres	Fecha del Título			Observaciones
	Días	Meses	Años	
Andrés Beretra	13	Id	1884	Pailebot *Si*
Luís Cafferrata	14	Id	1884	Se ignora
Jorge Soich	14	Id	1884	Bal. *Tomás Desconich*
Juan Malagueño	14	Id	1884	Se ignora
Pedro Tapia	15	Id	1884	Balandra *Unión*
Pedro Chaparro	15	Id	1884	En Chancay
Pedro Panay	15	Id	1884	Ba. *Cinco Hermanas*
Eduardo Heivich	15	Id	1884	Se ignora
Lorenzo Farega	16	Id	1884	Id
Basilio Atessi	18	Id	1884	Balandra *Guadalupe*
Juan Mórtola	19	Id	1884	No Comerciante en esta plaza
Antonio Gentilo	19	Id	1884	Se ignora
Antonio Stuya	21	Id	1884	Id
Cristobal Teschera	22	Id	1884	Id
Antonio Leone	24	Id	1884	Id
Nicolás Grimaldo	23	Id	1884	Balandra *Neptuno*
Luis Daneri	5	Marzo	1884	Balandra *Progreso*
Cayetano Piggi	5	Id	1884	Se ignora
Nicolás Trippoli	5	Id	1884	Id
Angelo Snitrer	8	Id	1884	Id
José Bringas	12	Id	1884	Bal. *Villa de Pisco*
Manuel Ramos	13	Id	1884	Se ignora
Genaro Arévalo	31	Id	1884	Id
Agustín Gordillo	3	Abril	1884	Id
Juan Bazalar	4	Id	1884	Bote *Alvino*
José Alberto	9	Abril	1884	Guardián del Faro de San Lorenzo
Basilio Crina	26	Id	1884	Se ignora
Juan Patiño	26	Id	1884	Balandra *Cesárea*
Antonio Duvas	30	Id	1884	Bal. *María Esther*
Antonio Martínez	17	Mayo	1884	Se ignora
Jacobo García	19	Id	1884	Id
Felipe Llonto	26	Id	1884	Id
Rosa Ginnole	6	Junio	1884	Id
Nicolás Pásaque	10	Id	1884	Balandra *Paquete de Huacho*
Juan Luppo	3	Julio	1884	Se ignora
Jose Caffarend	19	Id	1884	Id
Santiago Podestá	16	Agosto	1884	Balandra *Rosario*
José Pedemonte	16	Id	1884	Se ignora
Ruggero Génaro	16	Id	1884	Id
Pedro Holm	19	Id	1884	Id
Salvador Gardellini	19	Id	1884	Id

ANEXO A

Nombres	Fecha del Título			Observaciones
	Días	Meses	Años	
Nicolás Francisco	20	Id	1884	Id
José Firpo	21	Id	1884	Goleta *Italia*
Juan Comend	27	Noviembre	1884	Balandra *Celinda*
Angel Felices	4	Diciembre	1884	Se ignora
Alejandro Rivera	6	Id	1884	Bote *María Cristina*
Fortunato Corsano	18	id	1884	Balandra *Casualidad*
Vicente Carreño	20	Enero	1885	Balandra *Virginia*
Vicente Tita	2	Abril	1885	Balandra *Angela*
José de la C. Fiestas	5	Marzo	1885	Se ignora
Juan Carreño	12	Id	1885	Bote *San Pedro*
Gustavo Ferro	10	Abril	1885	Se ignora
José Auditor	10	Id	1885	Id
Ruperto Suárez	14	Id	1885	Id
Julián Robles	12	Mayo	1885	Piloto 2° del Vapor *Limarí*
Hilario Rivero	12	Junio	1885	Se ignora
Santiago Castro	19	Id	1885	Bote *Almirante*
Nicolás Radetich	6	Julio	1885	Se ignora
Juan Fernández	21	Agosto	1885	Balandra *Irene*
Vicente Rugiero	21	Agosto	1885	Se ignora
José Vasquez	21	Id	1885	Id
Pedro Wilson	10	Octubre	1885	Id
Manuel Vieros	10	Octubre	1885	Bal. *Nueva Guadalupe*
Antonio Moratonio	13	Noviembre	1885	Bal. *Dos Hermanos*
Natividad Estupiñán	21	Enero	1886	Se ignora
Vicente Bruneli	27	Abril	1886	Id
Juan Catazauro	20	Febrero	1886	Id
Alberto Quineche	15	Marzo	1886	Id
Santiago Schaffino	12	Abril	1886	Id
José Gazzolo	19	Id	1886	Id
Ciriano Barlavas	19	Julio	1886	Marinero de la Barca *Anita*
Lorenzo Meza	11	Agosto	1886	Se ignora
Leoncio Carreño	21	Id	1886	Id
Martín Bazalar	2	Setiembre	1886	Bote *María Luisa*
Antonio Russo	6	Octubre	1886	Se ignora
Antonio Celentana	19	Id	1886	Id
Antonio Antonichi	21	Id	1886	Balandra *Santiago*
Isidro Rosel	26	Id	1886	Balandra *Quica*
Cayetano Bazalar	30	Id	1886	Bote *San Pedro*
Felipe Tosso	11	Noviembre	1886	Se ignora
Daniel Coidan	11	Id	1886	Id
José Piozzo	23	Id	1886	Id

Nombres	Fecha del Título			Observaciones
	Días	Meses	Años	
Angelo Catanzan	23	Id	1886	Id
Lucas Meza	3	Diciembre	1886	Id
Angel Parodi	6	Id	1886	Id
José Manuel L.	7	Enero	1887	Id
Vicente Danas	10	Id	1887	Id
Angelo Mazzaro	21	Id	1887	Id
Pedro Pera	27	Id	1887	Id
Lorenzo Pantu	23	Marzo	1887	Id
Isabel Montes	3	Mayo	1887	Bote *Ernesto*
Angel Escalabrino	21	Id	1887	Se ignora
Jorge Nicolás	7	Id	1887	Id
Anastacio Bócos	14	Junio	1887	Goleta *Nicolacita*
Domingo Podestá	20	Agosto	1887	Pailebot *María N.*
Antonio Amoretti	6	Octubre	1887	Se ignora
Pedro Samamesid	26	Id	1887	Bote *San Lorenzo*
Lorenzo Marezco	31	Id	1887	Se ignora
Juan B. Savagnino	15	Noviembre	1887	Balandra *Ida*
Andrés Tarramaso	14	Enero	1888	Se ignora
Tomás Ferrari	4	Febrero	1888	Balandra *Esperanza*
Mechor Meza	4	Id	1888	Bote *M. De María*
Miguel Rapañote	23	Marzo	1888	Se ignora
Manuel A. Carreño	31	Abril	1888	Id
Francisco Cadenas	2	Junio	1888	Id
Manuel Minaya	20	Id	1888	Id.
Lúcas Cavenj	7	Julio	1888	Balandra *Enriqueta*
Antonio Hilario Stura	27	Agosto	1888	Balandra *Bujama*
Juan Secaqui	7	Octubre	1888	Balandra *Sofia*
Juan de la Trinidad	15	Abril	1889	Se ignora
Juan Romero	16	Id	1889	Bote *Almirante*
Manuel Basias	24	Id	1889	Vaporcito *Ancón*
Juan Lister	20	Id	1889	Se ignora
Francisco Guastrino	10	Mayo	1889	Goleta *Massarrah*
Jorge Stemichote	9	Setiembre	1889	Se ignora
Antonio Castellano	27	Junio	1889	Balandra *Teresita*
Benigno Aguirre	20	Agosto	1889	B. *Ismabel Alberto*
Gerónino Piantanide	9	Setiembre	1889	Se ignora
Juan Monteverde	25	Octubre	1889	Balandra *Victoria*
Antonio Jurisich	14	Diciembre	1889	Balandra *Juanita*
Eleuterio Bazalar	21	Febrero	1890	B. *Ismael Alberto*
Andrés Huamáro	11	Marzo	1890	Pailebot *Felizcar*
Luis Grillo	19	Abril	1890	Se ignora
Ciriaco Gervacio	24	Abril	1890	Se ignora
Domingo Vidulich	26	Abril	1890	Bote *María Teresa*
Giovanni Vidotto	28	Abril	1890	Goleta *Dos Rositas*

ANEXO A

Nombres	Fecha del Título			Observaciones
	Días	Meses	Años	
Juan Dragoman	24	Abril	1890	Balandra *Anita*
Constantino Alequín.....	10	Mayo	1890	Balandra *Demetrio*
Andrés Gaggero	10	Mayo	1890	Pailebot *Victoria*
Francisco Silva	10	Mayo	1890	Balandra *Esperanza de Tumbes*.
Mariano Rosell.....	14	Mayo	1890	Se ignora
Teófilo E. Bramón	20	Junio	1890	Pailebot *Envidioso*
Eugenio Díaz.....	30	Junio	1890	Bote *Ayacucho*

NOTAS AL CAPITULO VIII

1. CASTRO DE MENDOZA, Mario... *La Marina Mercante en la República 1821-1968.* Lima, Talleres de Artes Gráficas Martínez, 1980, T. II, cap. VII, p.15. Util en todo sentido, este libro en dos tomos constituye el estudio más serio y completo que sobre el tema se ha hecho en y sobre nuestro país. De él tomamos algunos datos para el período 1884-1906. Para una visión de conjunto, resultan igualmente útiles los libros de WARDLE, Arthur... *El vapor conquista el Pacífico, 1840-1940,* y de VELIZ, Claudio... *Historia de la Marina Mercante de Chile.*
2. Según refiere Claudio Véliz en su trabajo mencionado, durante las últimas décadas del siglo XIX las tendencias mundiales en la industria mercante fueron francamente adversas. Esta prolongada crisis naviera no sólo afectó a la vigorosa Compañía Sudamericana de Vapores (chilena), sino incluso a la Pacific Steam Navigation Company (inglesa), que "estaba en condiciones excepcionales para defenderse, con su cuasi monopolio de la navegación en la costa del Pacífico Sur".
3. Por Resolución Suprema de 23 de octubre de 1884, se concedió la Patente de Navegación a la barca *Rosa María* (antes *Herminio*); convirtiéndose así "en el primer buque mayor que enarboló el pabellón nacional" dedicado al tráfico comercial en nuestra costa. Cfr. Oficio del Comandante General de los Tercios Navales (29 de octubre) al Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda y Comercio. En: Archivo General de la Nación.
4. Medida que –según el Ministro de Guerra y Marina (*Memoria 1887*)– motivó la nacionalización de 111 buques con un total de 7,010 toneladas de registro.
5. El contrato de administración celebrado el 22 de ese mes, no sólo salvaguardaba los intereses del Fisco en cuanto a sueldos y mantenimiento de las naves, sino que cuidaba que la estructura militar de ambos buques no sufriese mayores modificaciones. El documento se halla en el Archivo General de la Nación.
6. CASTRO DE MENDOZA, Mario... *Ob. cit.*, T. II, cap. VIII, p. 31.
7. Durante los meses de abril, mayo y junio , el diario *El Comercio* informó profusamente del desplazamiento e itinerario de dichos buques a lo largo del litoral.
8. *Memoria..., 1887,* pp. 5-7.
9. En oficio dirigido al Director de Marina (30 de junio de 1888) el Jefe de la Sección de Capitanías Toribio Raygada señalaba: "Poco sensible ha sido en el año el progreso de nuestra Marina Mercante, pues la matrícula sólo ha aumentado con tres buques de vela...". El total ascendía a 36 unidades.
10. En 1899, la Marina Mercante Nacional contaba con 33 naves mayores de 50 toneladas y 77 menores de 50. Cfr. *Sinopsis Geográfica...,* p. 18.
11. El *Memorial* fue firmado por los siguientes señores: Bucelli y Loero, Juan E. Portella, Isola Hnos., B. Baglieto y Cía., Faustino G. Piaggio, Tomás Shutte y Cía., José D. Respaldiza, Nicolás Mandreota, Isola y Gerbolini, S. Cavalié,

Vicente Rettina, Juan Portella, Angel Cardella, Francisco Andreu y Marcelino Caballero. Cfr. *El Comercio*. Lima, 5 de octubre de 1893, segunda edición, p. 4.

12. Cfr. *El Comercio*. Lima, 4 de noviembre de 1893, p. 3, segunda edición.
13. Informe del capitán de puerto del Callao y capitanías del litoral, Federico Lara, 31 de mayo de 1900, al Director de Marina. Es útil la lectura del artículo de Luis Esteves publicado en *El Comercio* en su edición del 30 de setiembre de 1901 bajo el título de la *La Marina Mercante.*
14. Entre la primera ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante Nacional dada en el primer gobierno de Ramón Castilla el año 1848, cuya vigencia fue corta y que en parte debe atribuirse a la falta de capacidad del país para adaptarse a la nueva tecnología del acero y vapor y ésta que se dicta en 1903 en el gobierno de Manuel Candamo, transcurre medio siglo de despreocupación de los Poderes Públicos para superar toda situación de dependencia del transporte marítimo extranjero. Cfr. CASTRO DE MENDOZA, Mario... *Ob. cit.*, T. II, cap. VIII, p. 43.
15. Como ya se mencionó en el capítulo V del presente volumen, por esta época la Escuela Náutica de Paita funcionaba precariamente en el local de la capitanía. Más tarde, al amparo de este renacimiento de la marina mercante, se le reorganizó académica y administrativamente (ley Nº 252 de 20 de octubre de 1906).
16. Algunas casas comerciales –señala Basadre– invocaron dicha ley para negarse al pago de derechos por el material flotante que poseían en el Callao. A consecuencia de esta situación, el Ejecutivo pidió al Congreso una ley aclaratoria. Ella fue expedida el 21 de noviembre de 1905, en el sentido de que la mencionada exención de derechos fiscales y que debían ser abonados por todas las embarcaciones menores destinadas al servicio local en los puertos de la República.
17. Este engorroso e injusto trámite burocrático seguía el siguiente procedimiento: Presentada la solicitud ante el Comandante del Tercio con los requisitos prescritos por los artículos 450 y 452, dicho funcionario practicaba el arqueo y tasación; terminadas éstas, los interesados se constituían en la capital del Departamento Marítimo, presentando ante la Comandancia General de Marina un recurso acompañado del expediente en el cual solicitaban se practique las diligencias ordenadas por el artículo 467. La Comandancia General, aprobado el arqueo y la tasación, pasaba el expediente al Auditor de Marina para los efectos a que se contraían los artículos 453 y 454, y que eran: recibir las declaraciones juradas de los dueños y patrones de las embarcaciones conforme a lo ordenado en el artículo 453. Prestadas las declaraciones, el Auditor disponía que pasase al Escribano de Marina ese expediente para que se extienda la escritura de ventas y fianza, y para que otorgue al interesado los testimonios que solicitaba. Llenadas por el Escribano estas formalidades, volvía el expediente a la Comandancia General, la que ordenaba entonces la expedición del Pasavante Mercantil. El certificado de Matrícula lo expedía la Comandancia del Tercio, en vista del recurso en que el interesado solicitaba matricular su embarcación.
18. Acerca de la construcción y explotación del dique el gobierno había remitido anteriormente un proyecto a la Cámara de Diputados para su aprobación en la Legislatura Ordinaria del mismo año. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, p.194.
19. *Loc. cit.* Amplia información al respecto se halla en *El Comercio* en su ediciones de la segunda quincena de noviembre de 1905.

20. Utiles resultan los datos que figuran en el opúsculo publicado en 1956 por el Consejo de Administración de la Corporación Peruana de Vapores bajo el título de: *1906–1956. Cincuenta años al servicio del país.* Asimismo, el artículo de MATOS HURTADO, Víctor. *La Marina Mercante del Perú. El Comercio,* 5 de julio de 1974.
21. Para cubrir el tráfico costero interno se construirían embarcaciones de velocidad moderada y para el internacional, barcos de alta velocidad.
22. La ley de 27 de febrero de 1909 prorrogó a veintiún años el plazo de la subvención anual.
23. *1906-1956. Cincuenta años al...,* p. 12.
24. Como puede apreciarse, sólo cabe hablar de una Marina Mercante Nacional con buques de vapor, a partir de la creación de esta Compañía en 1906.
25. Según refiere Vegas García, esta Compañía contribuyó con su dique flotante a aumentar las facilidades para la carena de nuestros buques de guerra y en su flota practicaron no pocos oficiales de la armada, además de preparar, hasta cierto punto, marinería y personal de máquina.

Capítulo IX

LA ACTIVIDAD PESQUERA

SITUACION Y MODALIDADES DE ORGANIZACION DE LA PESCA

En el marco de la economía nacional de entonces, una de las industrias que más abandonada e inexplotada se encontró fue precisamente la que ahora nos ocupa; en efecto, tan paupérrima fue la situación de la pesquería en esos años que en 1905 –como lo recuerda Basadre– Alejandro Garland no la incluyó en su divulgada obra *Reseña Industrial del Perú*. Además, la ausencia de mercados de alto abastecimiento (debido fundamentalmente a la falta de medios de transporte para la distribución y abastecimiento de pescado, a la carencia de industrias de conservas organizadas y a la inexistencia de otras industrias conexas) coadyuvó a esta deplorable realidad. Desde otro ángulo, conviene hacer hincapié también en los escasos conocimientos que se tenía en esa época (desde el punto de vista científico) respecto a la realidad pesquera: abundancia estacional, comportamiento y movimientos migratorios de los peces, etc.[1].

Los escasos datos de que disponemos nos llevan a afirmar que la pesca, como modalidad organizada, sistemática, a gran escala y con fines industriales, no existió ni en su forma más incipiente[2]. La característica principal de su explotación se circunscribió a la pesca de

consumo humano y en cantidades reducidas[3]. Más aún, esta explotación se efectuaba con técnicas por demás rudimentarias y artesanales; la red, el anzuelo y el arpón constituían las artes de pesca más usuales. En materia de redes –nos dice Coker– las hubo de cuatro clases (Fig.1): 1º Red de arrastre o sea el "chinchorro"; con la que se capturaban principalmente las siguientes especies: corvina, chita, liza, lenguado, cachema o ayanque y otras; 2º Red de agalla o "red derecha" o, sencillamente, "red"; esta red tomaba el nombre según la especie de pez que capturaba, así mencionamos: pejerreyeras, liceras, corvineras, cachemeras, etc. La única diferencia esencial que había entre ellas, estaba en el tamaño de las mallas y el grosor del hilo; siendo el hilo más empleado el de procedencia vegetal: cáñamo; 3º Red trasmallo que era una especie de 3 redes, dos de ellas de mallas grandes y la central con malla más pequeña, con la que se capturaba peces que no eran fácilmente cogidos por las agallas y se usaba en los lugares en que no tenía cabida el chinchorro. Con esta red se capturaba: liza, cabrilla, pintadilla, cabinza, mero, lenguado, chita, peje blanco y otras especies; 4º Red Atarraya, que era una red arrojadiza utilizada por los pescadores que vadeaban por la reventazón de las playas[4]. Las redes estacionarias se usaron en pequeña escala, cerrando una ensenadita entre las rocas para apoderarse de los codiciados peces pequeños que viven entre las peñas.

En cuanto a los anzuelos y cordeles, sólo habían de tres tipos (Fig. 2): 1º Cordel bonitero, empleado para transportarlo detrás de la embarcación cuando hacía buena brisa o para arrojarlo y recogerlo rápidamente cuando hacía calma; 2º Cordel sencillo, utilizado en aquellos lugares llenos de rocas donde era imposible operar con redes; 3º Cordel espinel, usado en profundidades que iban más allá de las 20 y aún 30 brazas[5]. El uso de la dinamita, como veremos después, fue severamente perseguido y castigado.

En lo que toca a las embarcaciones empleadas (Fig. 3), podemos decir que no eran variadas ni sofisticadas; todo lo contrario. Las más usuales a lo largo del litoral eran: las balsas, los "caballitos" de totora (que se utilizaron de Salaverry a la costa norte) y los botes. Estos últimos eran, fundamentalmente, de tres tipos: el bote latino, el bote chalano y la canoa; el término "bote de pescador", frecuentemente empleado, por lo regular se aplicaba al bote latino. Los pescadores casi nunca se alejaban más allá del límite costero que la seguridad de sus frágiles embarcaciones les permitía, ni permanecían en el mar más tiempo del que consideraban prudente y necesario[6]. Según Coker, a fines del siglo pasado se intentó practicar la pesca nocturna

PROHIBICION

DE USAR DINAMITA

PARA LA PESCA

Lima, Setiembre 5 de 1896.

Teniendo en consideración:

Que es indispensable protejer la industria de la pesca, tanto en el litoral como en los rios y lagos de la República;

Que el empleo de la dinamita ú otros explosivos, no sólo destruye innecesariamente gran cantidad de peces, sino que los ahuyenta de los parajes en que se emplea ese medio, habiendo desaparecido ya del litoral algunas especies, y que por lo tanto es necesario dictar una resolución que ponga término á tan perniciosa costumbre;

Se resuelve:

1.º Prohíbese en lo absoluto el uso de sustancias explosivas para la pesca, inclusive la de lobos.

2.º Los empleados de los Resguardos y Capitanías, practicarán frecuentes y minuciosos reconocimientos en las embarcaciones destinadas á la pesca, imponiendo una multa de cincuenta soles al dueño ó patrón de ellas, en caso de hallarse á bordo alguna sustancia explosiva.

Si no fuera posible hacer efectiva la indicada multa, se declarará en comiso la embarcación.

3.º El producto de la multa se aplicará íntegramente á favor del aprehensor ó denunciante, previa una sumaria información seguida ante el Capitán de Puerto ó Comandante del Resguardo; y

4.º Estas penas no podrán imponerse sino quince días después de la publicación de la presente resolución; la que se fijará en un sitio público del réspectivo lugar, para que su contenido llegue a conocimiento de todos.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.

CUADROS.

Dispositivo prohibiendo el uso de la dinamita en la pesca.

valiéndose de la luz eléctrica, pero el gobierno se negó a dar permiso para la implantación de dicho sistema de pesca.

Por otro lado, la pesca se realizaba en forma individual o en grupo, cuando los pescadores estaban organizados; excepcionalmente, de manera colectiva (sobre todo cuando se trataba de caza de ballenas). En una u otra forma, raramente el volumen capturado alcanzaba niveles significativos o que pudiese representar una amenaza de extinción para la especie capturada. Entre los peces de mayor captura en el litoral peruano podemos citar: ayanque o cachema, robalo, bonito, cazón o tollo, machete, caballa, peje blanco, lenguado, pejerrey, liza, corvina, etc. Todas estas especies constituían después la base de la alimentación del poblador costeño; las cuatro últimas especies eran consideradas las preferidas.

En cuanto a la selva –de acuerdo al importante testimonio del oficial Oscar Mavila– existía una gran variedad de peces y en cantidad suficiente para alimentar a toda la población de la amazonía; entre los peces más importantes sobresalían: paiche, gamitana, zúngaro; así como la mota y la vaca marina que eran muy apreciados por sus carnes sabrosas y sus propiedades altamente alimenticias[7].

También era objeto de comercio la tortuga de río, que en esas regiones se llama "charapa". La caza de estos animales se verificaba en la época de vaciante del río, cuando quedaban descubiertas las orillas[8]. José Samanez Ocampo que radicó en la zona por esos años, nos ha dejado el siguiente valioso testimonio: "Desgraciadamente la "vaca–marina", que es común a la mayor parte del Ucayali y sus numerosos tributarios, está expuesta a desaparecer en muy pocos años sin provecho alguno; pues, entregada a los salvajes y a negociantes codiciosos e ignorantes, que no miran el porvenir, se está destruyendo con el despilfarro más escandaloso. Matan una o varias vacas–marinas para aprovechar sólo una pequeña parte de la grasa y un poco de carne, y botan todo lo demás, pudiendo decirse que pescan casi por sólo el placer de matar y destruir. En cuanto al "paichi", las órdenes de las Municipalidades, que prohíben su pesca en la época de la reproducción, no se observan, destruyéndose así este utilísimo pez, sin que nada lo excuse; pues en dicha época, que es la de aguas, no hay posibilidad de salarlo. Mátase, por tanto, un paichi para sacar de él unas cuantas libras de carne y arrojar seis u ocho arrobas. Otro tanto sucede con las "charapas", que abundan extraordinariamente en este río Ucayali y sus lagos, sucediendo que el que necesita 20 ó 30, vuelca 60 u 80. Aprovecha las que necesita, dejando volcadas, en esos ardientes arenales, todas las demás, que perecen inmediatamente"[9].

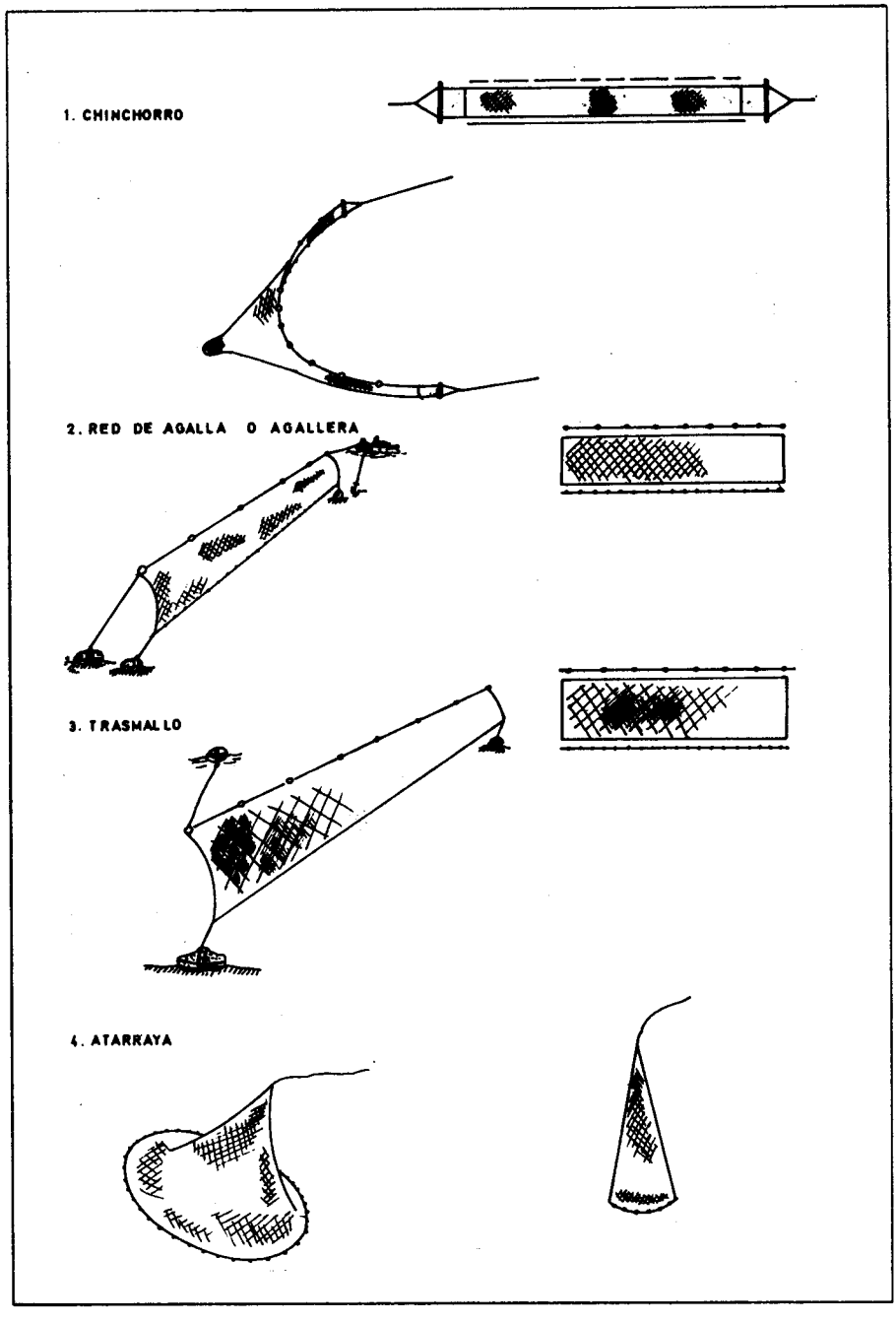


Figura 1: redes utilizadas.

Ahora bien, al no existir una sólida y desarrollada actividad pesquera, tampoco existió una actividad importante de conservación y distribución del pescado. En cuanto a la primera, su forma más difundida (aunque desarrollada domésticamente) fue sin duda la salazón. "Tomada en su conjunto –apunta Coker– la salazón se practica de manera satisfactoria. Los pescadores salan su captura, sea cual fuere el pescado, á medida que va cayendo en sus manos, y no hay persona ni establecimiento que no hagan de la salazón un negocio"[10]. No obstante el continuo empleo de la salazón, los pescadores constantemente se quejaban del alto precio de la sal y de que las autoridades no les concedían una cantidad suficiente de la misma. Esto los obligaba a utilizar una sal corriente y a menudo adulterada. "No es frecuente –subraya el citado Coker– el empleo de una sal buena y pura: á veces se hace uso de la que está sucia y continuamente emplean sólo una arena salina que llaman salitre"[11].

En algunas partes del Perú se consumía mucho el pescado salado, siendo sumamente apreciado; en otros, inclusive, era considerado un lujo. "Desde que no se transporta en hielo el pescado fresco –manifiesta el citado autor norteamericano– la población del interior está atenida al que se conserva en sal. Las regiones del país que caen á los puertos que están entre Salaverry y Paita hacen uso de cantidades considerables de pescado salado". En el marco de esta "industria" casera de la salazón, cabe destacar un hecho que reviste enorme importancia para nuestro estudio: la exportación de pescado salado a Ecuador, Colombia y Panamá desde los puertos de Paita y Sechura. Leamos lo que nos dice Coker al respecto: "Paita es el único puerto en que he encontrado una industria de exportación de pescado salado y aún cuando ésta carece de importancia en lo que hace a su extensión, la tiene, sin embargo, en el sentido de que atestigua la posibilidad que en este orden existe. Hay dos pequeños botes de vela (balandritas) que hacen por lo menos cuatro viajes al año saliendo de Paita para puertos del Ecuador, conduciendo cada uno 5 á 8,000 pescados en cada viaje. Los pescadores de estos botes salan su propio pescado y una vez que el cargamento está completo se dirigen por lo regular a Manta. Una vez que han vendido el pescado toman un cargamento de paja (para hacer sombreros) ó bien de frutas, hortalizas, etc. con destino a Paita. Los principales pescados que se preparan para este efecto son: sierras, bonitos, caballas, peje blancos y meros. El precio por cada ciento es: bonitos S/. 18.00; sierras S/. 12.00 y caballas pequeñas S/. 4.00. El pescado se captura entre Cabo Blanco y la bahía de Sechura. Se me dijo que á veces se embarcaban pescados salados en

Sechura con destino a Colombia en una embarcación que llevaba sal desde Bayovar y que también, aunque muy rara vez, se enviaba pescado de Paita á Panamá en los Vapores de la Compañía"[12].

Precisamente, sobre la salazón practicada en Paita, hemos encontrado un curioso documento en el Archivo Histórico de Marina que da cuenta de su importancia y de los gravámenes a que estaba sujeta por parte de la Municipalidad de aquel puerto. Se trata de un oficio del capitán de puerto de Paita, capitán de fragata Francisco Iriarte, al Comandante General de los Tercios Navales de la República, capitán de navío Federico Alzamora, protestando enérgicamente por la decisión del alcalde Mariano Naranjo por aplicar un doble impuesto a la mencionada actividad, además del acostumbrado impuesto por derecho de pesca. Los dos nuevos impuestos eran: uno por salar y desembarcar el pescado y el otro por venderlo en el mercado. He aquí el testimonio en su versión textual fechado el 25 de marzo de 1885: "Con sentimiento me veo en el deber de llamar la atención de Ud., otra vez, sobre los procedimientos de la Municipalidad de esta provincia que, ya no sólo pretende cobrar en las orillas de esta bahía impuestos creados por ella sobre la sal que se trae de Colán, la fruta que se interna de Guayaquil para el consumo de la gente menesterosa y la que embarca para el Callao, sino que también quiere hacer extensivo este impuesto al pescado salado que los pescadores de esta matrícula preparan en sus pesquerías, fuera de la bahía. Si el propósito de la Honorable Municipalidad entraña el laudable fin de satisfacer las sagradas obligaciones que tiene contraída para con esta población al imponer la contribución de que vengo a ocuparme; el hecho de cobrar por este mismo artículo, sea fresco o salado, una cantidad determinada, según tarifa, por el sitio que sus vendedores ocupan en la plaza del mercado, la alejan de semejante propósito, por que con el doble impuesto por el que se pretende cobrar en las orillas y el que se cobra por el sitio del mercado en que se expende, la gente menesterosa se vería angustiada por la falta de este su alimento cotidiano. Es por un lado; que si considera que la H. Municipalidad al pretender cobrar ése, como cualquier otro impuesto, en jurisdicción en que carece de autoridad, vendrá Ud. en conocimiento de las fundadas razones en que me apoyo para llamar su atención con tanto más motivo, cuanto que abatida como se encuentra la industria de la pesca en esta región, sea por efecto de la ocupación chilena ya por que en ciertas estaciones la agricultura les ofrece más aliento a los pescadores y en fin, por que los mercados de los puertos del Ecuador y Colombia les proporciona mayores ganancias; la aceptación de ese impuesto dará por conse-

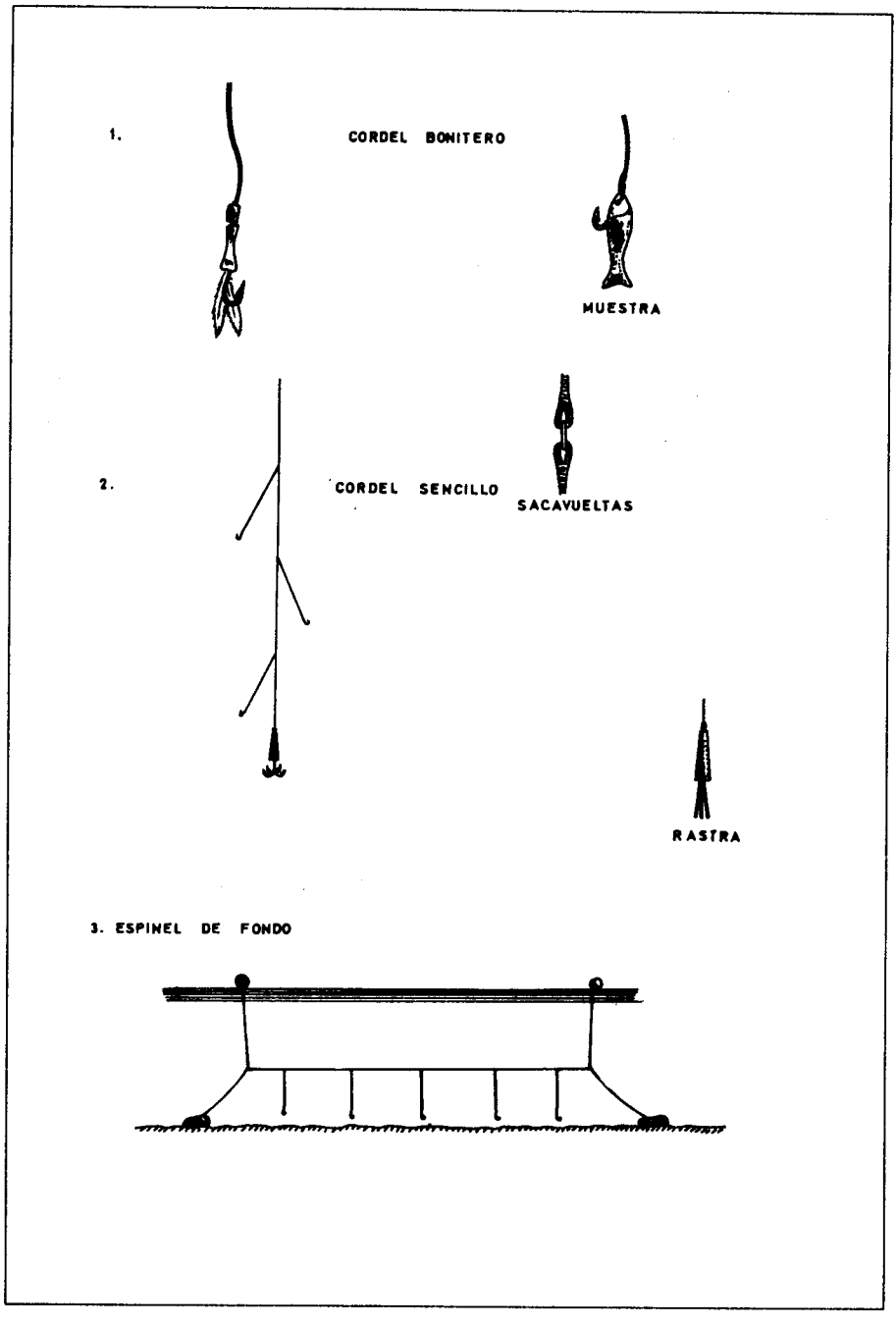


Figura 2: artes de pesca utilizados.

cuencia la disminución de esa industria en este puerto, con lo que, además, de otros perjuicios, se privaría a nuestra naciente marina de guerra que se tripulara con nacionales pertenecientes a este partido"[13].

Dos años después, exactamente el 4 de noviembre, el capitán de puerto de Paita, capitán de navío graduado Ricardo Cavenecia, se dirigió en consulta al jefe de la Sección de Capitanías, para indagar sobre el correcto procedimiento a seguirse en la concesión de permisos a aquellas embarcaciones menores de 50 toneladas que se dedicaban al transporte del pescado salado a Panamá, Colombia y Ecuador. El tenor del documento dice: "Ha sido la práctica y costumbre muy antigua en este puerto, que las embarcaciones de menor porte, matriculadas como de pescadores en este Tercio, fuesen á vender salado, el producto de la pesca, á Guayaquil y costa de Colombia, siendo previamente cumplidos los trámites de aduana y otorgándoles la capitanía, en su licencia, concedida por esa oficina, el requisito de salida. El que subscribe, en cumplimiento de su deber, por estar terminantemente prohibida en el Reglamento de Capitanías Art. 456, que las embarcaciones menores de 50 toneladas puedan navegar en aguas extranjeras, salvo el caso que el Supremo Gobierno, lo hubiese permitido así, se ha negado últimamente, á otorgar estas licencias, á los dueños de embarcaciones que la han solicitado; resultando de aquí el clamor, de los referidos dueños, que no quieren ver, en mi procedimiento el cumplimiento del deber y más bien lo atribuyen á una hostilidad. Esta Capitanía que prácticamente vé el perjuicio que sufren los expresados dueños de esta embarcaciones, que aparejadas de Goletas y Pailebots, han sido construidas con sólo este fin, cree conveniente dirijir a Ud el presente oficio, para que si lo tiene á bien, se sirva someterlo á la Dirección del Ramo quien apreciando las razones expuestas, y otras que no pueden ocultársele, recabará del Supremo Gobierno, la resolución que sobre el particular, juzgase conveniente".

La consulta fue elevada por el jefe de dicha Sección, capitán de navío graduado Toribio Raygada, al Ministerio del Ramo; el que a su vez la sometió a la Junta Superior de Exámenes de Marina para su estudio y recomendación. Con fecha 25 de noviembre, su Presidente el contralmirante Antonio A. de la Haza dictaminó así:

"La Junta que tengo el honor de presidir es de sentir, que atendiendo á las condiciones especiales de las embarcaciones menores de la Matrícula de Paita, y en armonía con las facilidades que se deben dár, para impulsar el Comercio Marítimo Nacional, tan decaído en la actualidad, debe Ud. por equidad y para cooperar al desarrollo del

Comercio entre Paita y las Costas del Norte, conceder á las embarcaciones mencionadas, las franquicias necesarias á fin de que puedan traficar libremente, en las Costas del Ecuador y Colombia, y para lo que sólo es necesario que Ud. autorice a la Jefatura de la Sección de Capitanías, para que llenados los requisitos de ley que están minuciosamente detallados en el Reglamento de Capitanías vigente, se les expida á las dichas embarcaciones un Pasavante, que sirva de patente, el que debe ser revalidado cada doce meses, con cuyo requisito pueden navegar libre y legalmente las embarcaciones menores que motivan este informe, salvando en todo caso el más ilustrado acuerdo de Ud".

En base a esta recomendación, el 30 de noviembre el Presidente Cáceres y su Ministro Mujica firmaron la siguiente resolución suprema:

"Vista la presente consulta del Capitán del puerto de Payta respecto á la clase de documento de debe expedirse á las embarcaciones Nacionales, menores de 50 Toneladas, que hacen el tráfico entre ese puerto y las costas del Ecuador y Colombia; de conformidad con lo opinado por la Junta Superior de Exámenes de Marina; y teniendo en consideración: que el pasavante que se expide ordinariamente á esas embarcaciones es insuficiente para que naveguen fuera de los límites de la República, que la patente de navegación que debe tener toda nave requiere que el que la comanda tenga título de Capitán de Cabotaje, lo que no es justo exigir á los patrones de dichas embarcaciones menores, por ser suficiente el conocimiento práctico de las costas comprendidas entre los paralelos en que hacen su tráfico; y, finalmente, que desde tiempo inmemorial se practica entre los puertos del Norte y las costas de los Estados vecinos, el tráfico comercial conduciendo víveres y frutos del país sin más formalidad que la respectiva licencia de la Autoridad Marítima del puerto de la Salida; Se resuelve: Artículo 1º á toda nave Nacional menor de 50 toneladas, que se dedique única y exclusivamente á navegar entre Sechura, Payta ó Tumbes y las costas del Ecuador y Colombia, hasta Panamá, deberá expedírsele, por la Sección de Capitanías, un pasavante especial, que le sirva de patente, y que se renovará cada año; llenándose al efecto las prescripciones del Reglamento de Capitanías, con las siguientes modificaciones: 1º que el expediente se organice según se dispone en los artículos 456, y demás en este caso sean aplicables, de dicho Reglamento; 2º que en el pasavante se especifiquen los paralelos entre los cuales se le permite navegar, y que la embarcación sea comandada por un patrón práctico de las costas señaladas para su

tráfico; Artículo 2º Los botes pescadores podrán ejercer el mismo tráfico, en la forma que siempre lo han hecho, con sólo la licencia respectiva del capitán del puerto, Artículo 3º Las embarcaciones á que se refieren los artículos anteriores no pagarán más derechos, ni tendrán más obligaciones que las que se imponen á todas las de igual porte que ejercen el cabotaje".

En lo que atañe a la distribución del pescado fresco, la situación fue similar: no habían personas o establecimientos que se ocupasen del negocio en gran escala y con capital suficiente. Esto ocasionaba que sólo los puertos y lugares que estaban cerca de la costa eran los que consumían pescado fresco. Por otro lado, debido precisamente a la carencia de medios de transporte rápidos, mientras que el pescado fresco resultaba escaso y caro en un lugar, en el otro, que no estaba muy lejos, resultaba abundante y cómodo. "Así –sentenciaba Coker– los pejerreyes frescos se venden en Pisco á razón de medio centavo cada uno, mientras que en el Callao se paga de cinco á diez veces más. Mientras que en el Callao cada corvina se vende a cuatro á seis soles, los pescadores de Chilca, que sólo están á cuarenta millas de distancia, venden con gusto el mismo pescado á cincuenta centavos".

Las áreas de pesca a lo largo de nuestro litoral estaban claramente identificadas. Por el norte se hallaban Sechura, Paita, Eten, Salaverry, Chimbote, Casma y Huacho; por el centro destacaban Ancón, Callao y Chorrillos; y por el sur sobresalían Pisco, Mollendo e Ilo. Al 30 de junio de 1907 –según los datos estadísticos recogidos por Coker– el número de pescadores matriculados en los puertos era el siguiente:

Paita	125	
Callao	407	(a más de 62 en Chorrillos y Ancón)
Pisco	75	
Chilca	78	
Chimbote	20	(a la luz de otras fuentes, esta cifra no representa de un modo real la intensidad de la pesca en este lugar).

En el Callao, la mayor parte de dichos pescadores era de raza italiana; a varios de ellos, inclusive, se les permitió conservar su nacionalidad. También habían, aunque en número reducido, españoles, austriacos y griegos. En el resto del litoral, los pescadores eran peruanos en casi su totalidad.

Finalmente, queremos aludir de manera muy breve, a los beneficiarios indirectos de la actividad pesquera. En primer lugar figuraban las placeras que por lo común eran esposas de los pescadores; luego los intermediarios que –según revela Coker– eran muy pocos, pues

los pescadores normalmente vendían el pescado directamente a las placeras; los constructores de botes; los vendedores de telas para velas, cabos e hilos de cáñamo; y, por último, a aquellos que con su actividad facilitaban los insumos necesarios, especialmente, a los últimos citados.

LA LEGISLACION PESQUERA

Incuestionablemente, la legislación pesquera de estos años estuvo poseída de un franco espíritu de defensa y protección no sólo de la fauna marina, sino también de la fluvial y lacustre. Lamentablemente, su aplicación, según los casos, no fue del todo cumplida con el celo y la rigurosidad debidos.

Una de las cuestiones que más preocupó a las autoridades de entonces fue la referida a la pesca con sustancias explosivas, concretamente, con dinamita; método que criminalmente permitía extraer con menor esfuerzo y tiempo, mayor cantidad de pescado. Sobre su prohibición se dieron reiteradas medidas, conteniendo severas penas para sus infractores, de cuya aplicación, en forma regular, eran responsables las capitanías de puerto. Con fecha 9 de octubre de 1884, ante las públicas e insistentes denuncias, se dispuso que en todo el litorial se penase con multa de cinco soles plata a los matriculados de los diferentes gremios de pescadores que en la pesca utilizasen dinamita u otra materia explosiva. En caso de reincidencia, la pena consistía en impedirles el ejercicio de su actividad, concelándoseles al efecto su licencia y borrándolos de la matrícula. Los sargentos de los respectivos gremios –según el tenor de la disposición– quedaban encargados de dar cuenta a las capitanías de aquellos matriculados que se habían hecho acreedores de las penas mencionadas[14]. Para los tripulantes de buques y embarcaciones mercantes menores, la multa inicial era también de cinco soles plata y la de reincidente de veinte soles, además de la pérdida de la licencia de pesca.

El 5 de setiembre de 1896, durante la administración de Nicolás de Piérola, se dio otro dispositivo mucho más drástico e implacable que aquél. Se partió de la consideración, real y visionaria, que el empleo de la dinamita y otros explosivos "no sólo destruía inmediatamente gran cantidad de peces, sino que los ahuyentaba de los parajes en que se utilizaba ese medio, habiendo desaparecido del litoral algunas especies". A fin de poner término a "tan perniciosa costumbre", se resolvía:

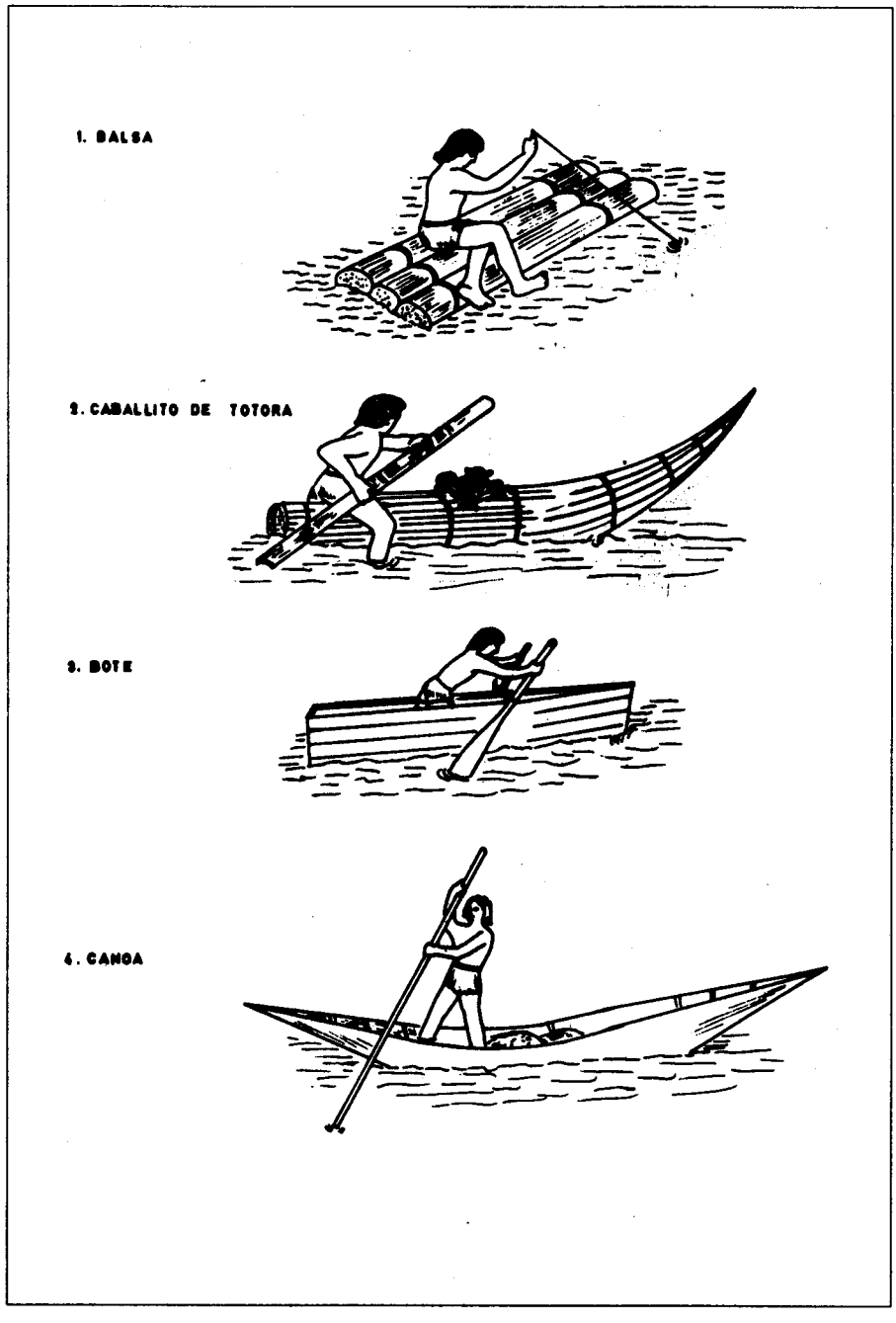


Figura 3: embarcaciones empleadas.

1º Prohibir en lo absoluto el uso de sustancias explosivas para la pesca, inclusive la de lobos.

2º Los empleados de los Resguardos y Capitanías practicarían frecuentes y minuciosos reconocimientos de las embarcaciones destinadas a la pesca, imponiendo una multa de cincuenta soles al dueño o patrón de éstas, en caso de hallarse a bordo alguna sustancia explosiva. Si no era posible hacer efectiva la indicada multa, se declararía en comiso la embarcación.

3º El producto de la multa se aplicaría íntegramente a favor del aprehensor o denunciante, previa sumaria información seguida ante el capitán de puerto o comandante del resguardo[15].

Evidentemente –tal como lo señala Schweigger– estas y otras disposiciones legales llegaron a reprimir, pero no suprimir, la pesca con dinamita. En efecto, en 1908 Coker manifestaba: "He oído y visto lo bastante para afirmar que en casi todos los puntos de la costa se hace uso de la dinamita. En algunos lugares se le llama familiarmente el "Chinchorro americano", cuya designación es sugestiva de que su empleo es común...". En otro lugar dice: "La 'bomba' (dinamita) se emplea cerca del Callao en términos que son verdaderamente deplorables. Recientemente me ha referido un experimentado pescador que cuando salen a la mar 50 botes, por lo menos 49 hacen uso de la dinamita. Preguntado el pescador, qué es lo que irroga más perjuicios, si los lobos o la dinamita, me respondió con prontitud y del modo más concreto que era preferible un millón de lobos que no la bomba"[16].

Respecto al origen de la dinamita, es decir a la forma en que los pescadores la obtenían, a comienzos de 1908 en una reunión habida con ellos en el Callao, Coker recogió una interesante versión que resumía todo un proceso. Según le expresaron, los cajones de dinamita eran sustraídos, unas veces, directamente de los depósitos de la isla de San Lorenzo; otras, cuando eran transportados de la isla al puerto y, finalmente, cuando el cargamento ya estaba en tierra. Asimismo, que aún después de haber sido conducida a la sierra, la dinamita era robada por los peones de las minas para venderlas a los brequeros del ferrocarril, los que a su vez, llegados al Callao, la vendían a los pescadores[17].

El asunto de la pesca con dinamita, pues, revistió tal gravedad y fueron tan grandes las dificultades para descubrir a los infractores, que en varias oportunidades se ensayaron, sin éxito alguno, diversos métodos para acabar con su funesto y nocivo uso, así como para detectar a los transgresores.

LA CAZA DE BALLENAS, LOBOS MARINOS Y OTROS CETACEOS

Si bien es cierto que la caza de algunas especies de ballenas fue permitida con relativa frecuencia en nuestro medio, no ocurrió lo mismo con los lobos marinos en que su prohibición fue más controlada y estricta.

La historia de la pesca de las ballenas en las afueras de la costa del Perú, se remonta a fines del siglo XVIII. El primer buque que surcó las aguas del Pacífico en busca de ballenas –refiere Coker en otro importante estudio–[18] fue una embarcación inglesa, la *Amelia*, que estaba tripulada por ciudadanos americanos y que hizo un viaje muy fructuoso, dando la vuelta al cabo de Hornos, por los años 1788–1790. El éxito del referido viaje sirvió de estímulo a otros balleneros y, como consecuencia de ello, las costas de Chile y del Perú pronto llegaron a ser parajes favoritos, tanto de los buques ingleses como norteamericanos, para la caza de las ballenas.

Hablando concretamente de nuestro país, ya desde 1880 los buques norteamericanos buscaban ballenas a lo largo del litoral. Lo grato del clima, el no haber tempestades peligrosas y la bondad de determinados puertos contribuyeron a hacer de la costa peruana paraje favorito para perseguir a los cetáceos; Paita y Tumbes llegaron a convertirse en los puntos a que acudían frecuentemente los balleneros extranjeros, en especial los norteamericanos[19]. Sin embargo, a causa de haberse gravado con fuertes impuestos la pesca de este tipo, estos buques se retiraron, quedando por mucho tiempo la explotación a cargo de unos pocos buques chilenos y de particulares peruanos[20]. En efecto, según la ley de 4 de noviembre de 1886 (en su artículo 6º) dichos buques dejaban de gozar de ciertas excepciones o prerrogativas que les acordaban los artículos 134 y 168 del Reglamento de Comercio. Precisamente, comentando tan desfavorable como nefasta medida para la población de la entonces provincia de Tumbes, el Prefecto de Piura Antenor Rizo Patrón, manifestaba al Director General del Ministerio de Gobierno (oficio de 17 de noviembre de 1887) lo siguiente: "Los fuertes derechos por anclaje que afectan a los Balleneros, que antes recalaban en Tumbes, los aleja hoy de sus Costas, procurándose así una situación de descontento y malestar en el Pueblo, de que puede sacar provecho con daño nuestro la política previsora del Ecuador"[21].

Enmendada tan errónea política, por ley de 11 de noviembre de 1888 se dispensó amplias franquicias a los buques balleneros, exonerándoseles del derecho de anclaje en todos los puertos de la Repúbli-

ca. Meses antes, al Ministro de Guerra y Marina había expresado en su *Memoria:* "Creo también indispensable ofrecer facilidades a los buques balleneros que en otro tiempo encontraban seguras y fáciles recaladas en los puertos de Payta y Tumbes, sin los gravámenes que hoy les impone el Reglamento de Comercio, igualándolos á los demás buques del tráfico comercial. Las concesiones hechas á esos buques, quedarán retribuidas por los beneficios que siempre dejaron en nuestros puertos, fomentando el ejercicio de las pequeñas industrias".

Indudablemente, las dos especies de ballenas más comunes en aguas peruanas fueron: "Cachalote" o "ballena esperma" (Physeter catodón) y la "Ballena jorobada" o "Hump–Back" (Megaptera). A la primera se le ubicaba especialmente en mares profundos y abiertos, afuera de la costa y a gran distancia, pero en todo el litoral. Sus parajes más definidos –de acuerdo a la versión recogida por Coker– eran:

1º El "paraje Archer", situado entre los 17° a 20° LS y 84° a 90° LW, esto es, en la región que está precisamente al sur de Mollendo, y a una distancia considerable afuera de la costa (aproximadamente 120 millas náuticas).

2º A lo largo de la costa, desde los 12° LS (Lima), hasta los 18° LS (Ilo).

3º El "paraje del Callao", desde los 10° a los 14° LS, y de 86° 90° LW, o sea, entre las latitudes de Huarmey y de Paracas, y a una distancia de la costa entre 80 a 140 millas náuticas (para las ballenas machos de mediano tamaño).

4º Desde Paita (05° LS) hasta Colombia (02° LN), y desde la costa hasta los 93° LW, comprendiendo las islas Galápagos. Este paraje se estimaba como uno de los más importantes del Pacífico Sur.

En cuanto a la ballena "Hump–Back", se le hallaba muy cerca de la costa y corrientemente en las bahías. Su paraje estaba comprendido entre los paralelos 60° LN y 70° LS. La región entre 03° LN (Esmeralda, Ecuador) y 03° LS (Golfo de Guayaquil), fue por mucho tiempo famosa como el mejor paraje en la costa del Pacífico[22]. En el Perú, una área regular para la caza de ballenas era la zona de Tumbes; se capturaban ballenas de varios tamaños, desde pequeñas que fluctuaban de 20 a 40 pies de largo hasta las grandes de 60 a 70 pies[23]. Las primeras producían de 1,200 a 2,000 galones (38 a 63 barriles) de aceite, mientras que las segundas llegaban a 3,000 galones (95 barriles). Estas cantidades eran netas, sin considerar el desperdicio por descuido o mal manejo. Cabe indicar que el aceite era el único pro-

ducto comercial que se aprovechaba, pues la barba era completamente desaprovechada; su precio en Tumbes era de 40 centavos el galón y al llegar al Callao subía considerablemente.

Existían en Tumbes dos compañías nacionales para la caza de ballenas; una representada por el señor Nicanor Delgado y la otra por el señor Juan Macedo. Ambas usaban el mismo tipo de botes y aparatos, y se ocupaban de esta actividad según las circunstancias y conveniencias de las respectivas compañías. Los aparatos utilizados para la caza de ballenas eran muy limitados y consistían principalmente en cuatro botes equipados y una o dos lanchas; utilizaban exclusivamente el arpón a mano. En cambio, los buques chilenos empleaban el cañón ballenero y en ciertas ocasiones el arpón explosivo, lo que sin duda representaba una enorme ventaja.

Finalmente, en cuanto a la forma de cazar la ballena se seguía un procedimiento largo, penoso y arriesgado. Al respecto, Coker nos ofrece una detallada e ilustrativa descripción que merece la pena reproducirla íntegramente: "Durante la época, que es de junio á octubre, cuando una u otra compañía está lista y lo considera juicioso, los botes son tripulados y se mandan á la pesca. Cada uno tiene su tripulación de 6 hombres, que son: un oficial, un trancador y cuatro marineros. Una lancha de vela los acompaña con los víveres. Durante el día están voltegeando en busca de las ballenas, y a la caída de la noche se aproximan á la costa para fondearse. Cuando aparece una ballena se hacen señales con banderas, de bote, á bote, para informarse del sitio donde ella se halla. Después de ocho días, si la captura no se efectúa, regresan los pescadores á tierra para un descanso de tres ó cuatro días. Como la lanza se tira con la mano, el bote tiene que aproximarse muy cerca á la ballena, o sea, á una distancia de una á tres brazas. El oficial maneja el bote desde la popa, mientras el trancador se para en la proa para tirar el arpón. Tan pronto como la ballena está asegurada en el arpón, el trancador pasa al timón mientras el oficial va á la proa para matar al animal. El trancador no tiene que ser de experiencia suficiente para efectuar esta parte del proceso; sin embargo, debe ser hombre muy activo y diestro, no sólo en el uso del arpón, sino también en manejar el bote mientras se mata a la ballena, pues el bote tiene que aproximarse al animal lo suficiente para facilitar la maniobra al oficial que va á matarla. Es necesario buen juicio y prontitud para proteger la embarcación de los latigazos de la cola y vigorosa fuerza de la ballena. Una vez muerto el cetáceo, se amarra a una lancha grande y entonces la lancha y los botes que están á la mano, se conectan por medio de cabos, á vela y á remo, y proceden á

remolcar el animal hacia la playa; después principian los procesos de sacar la grasa y extraer el aceite. De cuatro á seis días se requieren para estos menesteres, según el tamaño de la ballena y el contenido de aceite. Una vez en barriles el aceite, es vendido á un agente en Tumbes y de inmediato embarcado al Callao. Los peones contratados para la pesca no tienen jornal, pero reciben un tanto por ciento del producto de la venta"[24].

En cuanto a los lobos marinos, habitaban en diferentes puntos del litoral, destacando Pisco (San Gallán) y Chimbote (Bahía del Ferrol). Sobre este último lugar, hemos encontrado un curioso telegrama del capitán de dicho puerto al capitán de navío Alzamora (30 de marzo de 1884) manifestándole lo siguiente: "En estos meses es la aparición de lobos; mueren muchos y varan por distintas playas. Este año, mortandad mayor por descomposición de agua del mar. Algunos se han ocupado de recogerlos para hacer aceite; los que varan en estado putrefacción, tengo cuidado de hacerlos botar a sotavento fuera de la bahía. Esta Capitanía no da licencia para pescar lobos...". Sin embargo –de acuerdo a informes de otras personas venidas del norte Alzamora daba cuenta al Ministro de Guerra y Marina (31 de marzo) que en Chimbote "varios pescadores griegos se ocupaban en la pesca de lobos"[25].

Aunque la caza de lobos estaba más restringida, muchas veces se les mataba para aprovechar sus pieles y el aceite; asimismo, los pescadores les daban muerte porque destruían sus redes y trampas. Por Resolución del 3 de octubre de 1896 se prohibió absolutamente su caza; no obstante, cuatro años después, el 20 de junio de 1900, se mandó sacar a licitación su caza y la de otros cetáceos "en las costas é islas de la República", con arreglo a las bases formuladas por el Ministerio de Fomento. Se adjudicó esta explotación a Pablo Aschar, por resolución de 12 de junio de aquel año.

NOTAS AL CAPITULO IX

1. Según la opinión autorizada de Erwin Schweigger, la pesca peruana fue una industria lánguida y estancada hasta más o menos el estallido de la última guerra mundial. Cfr. *El litoral peruano*. Lima, Gráfica Morsom S.A., 1964. p. 301.
2. A pesar de esta gravísima limitación bibliográfica, a lo largo del presente capítulo presentamos algunos esbozos de la actividad pesquera, tomando como referencia, principalmente, los tres excelentes estudios del biólogo norteamericano Robert E. Coker publicados en 1908 (aunque referidos a los años anteriores) en el *Boletín del Ministerio de Fomento*. Al servicio del Estado, Coker llegó a Lima el 30 de noviembre de 1906 y el 14 de diciembre de ese año empezó la tarea encomendada por la Dirección de Fomento: observar, indagar y estudiar científicamente la fauna marina, especialmente la pesca y formarse "una idea respecto de la posibilidad de su desarrollo". Realizó su trabajo recorriendo la costa y parte del litoral, entre la frontera con el Ecuador y el pequeño puerto de Mollendo; embarcado en balandras, visitó las principales islas guaneras como las de Chincha, Santa Rosa y en especial las islas Lobos de Afuera, en donde colectó 28 especies de peces, observando la gran riqueza ictiológica de aquel lugar. Los informes de Coker constituyen el primer estudio detallado de la situación de la pesca en el Perú, cuyas observaciones conservan actualidad en el presente y como dijera Emilio Romero en las Primeras Jornadas Oceanográficas de 1946 "que tales trabajos constituyeron el más avanzado estudio social y económico de la pesca en nuestra costa". Cfr. DEL SOLAR, Enrique... *Reseña histórica de la investigación en el mar*. En: *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional*. Lima, Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, 1980. p. 242.
3. "En la actualidad –dice Coker en uno de sus estudios– los pescadores lo hacen todo de una manera individual: cada pescador hace sus propias redes, coge sus pescados y él mismo los sala, á no ser que los venda frescos". Crf. Condición en que se encuentra la pesca marina desde Paita hasta Bahía de la Independencia. En: *Boletín del Ministerio de Fomento*. Lima, 1908, Nº 2, pp. 108–110. Este valioso e importante estudio, el primero en su género durante esos años, está dividido en siete capítulos publicados en varios números del referido Boletín.
4. COKER, Robert E... *Condición*... En: *Boletín del Ministerio de Fomento*, Nº 3, pp. 56–60.
5. *Ibídem*, pp. 60–62. Dado el elevado número de pescadores que habían en el Callao y teniendo en cuenta que muchos de ellos habían venido de otros países con sus propios artes de pesca, era natural hallar aquí mejores y más variedad de equipos que los empleados en otros puertos. Sin embargo, no se encontraban aparatos e instrumentos de ningún género para hacer capturas en grandes cantidades.

6. Dentro de esta concepción de pesca elemental o rutinaria, en la costa sobresalió como buen pescador y excelente e intrépido navegante, el sechurano; en la selva, el loretano. Según refiere Coker, el sechurano era uno de los pocos pescadores que se internaba en alta mar por varias semanas y cuando lo hacía, utilizando balsas, lo acompañaba su familia, viviendo a veces todo el tiempo en la embarcación.
7. MAVILA, Oscar... *Ligeros apuntes...* En: *Boletín de la...* pp. 105–106. Refiere este dinámico e inquieto oficial de marina, que la pesca con arpones se verificaba desde marzo hasta agosto y que simultáneamente se practicaba la "salazón", o sea, la técnica de salar el pescado.
8. "Sensible es decir –advertía Mavila– que las charapas están extinguiéndose, porque su caza no está reglamentada y los charaperos acaban con los huevos". Asimismo, la industria de la pesca tenía otro enemigo: 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".
9. SAMANEZ OCAMPO, José Benigno... *Exploración de los ríos peruanos Apurímac, Eni, Tambo, Ucayali y Urubamba 1883–1884. Diario de la Expedición.* Lima, imprenta de El País, 1885. p. 42.
10. COKER, Robert E... *Condición...* En: *Boletín del Ministerio... Nº 2*, pp. 108–110.
11. El proceso de salar el pescado, que variaba ligeramente de una zona a otra, es descrito de manera minuciosa por Coker al hablar de cada puerto o lugar visitado.
12. COKER, Robert E... *Condición...* En: *Boletín del Ministerio... Nº 5*, p. 66.
13. En oficio de 1° de abril de 1885, Alzamora se dirigió al Coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina. Entre otras cosas le decía: "El impuesto que desde el año 83 se les cobra por derecho de pesca es bastante fuerte, para quererlo aumentar ahora la Municipalidad con los impuestos más. Si esto se lleva a cabo, dará por resultados lo que manifiesta el Capitán del puerto; esto es, la extinción de esa industria y del gremio que a ella se dedica". El asunto pasó a consulta de la Junta Calificadora de Marina, la que nombró una comisión integrada por los capitanes de navío José R. Carreño y José M. García. El informe evacuado, respaldó la opinión del comandante Iriarte. Con fecha 21 de abril, el Ministro Echenique decretó: "La Municipalidad de Paita carece de fundamento para exigir el pago de impuesto municipal por el pescado que se introduce o expende en las playas de esa población, estando en su derecho para cobrarlo cuando dicho artículo se expende ocupando un puesto en el mercado. Téngase esta resolución como regla general".
14. Durante todos estos años *El Comercio* en distintas oportunidades dio cuenta de una serie de denuncias protestando por la pesca indiscriminada con dinamita. Por su contenido, es interesante la carta enviada por el señor Juan H. Harris, residente en la isla de San Lorenzo, el 13 de octubre de 1884 en que refiere que esta modalidad de pesca "fue una costumbre dejada por los chilenos durante la ocupación".
15. En: Ministerio de Guerra y Marina... *Legislación Militar...* T. III, pp. 107–108.
16. Cfr. COKER, Robert... *Condición...* En: *Boletín del Ministerio... Nº 3*, p. 92.
17. COKER, Robert... *La pesca con dinamita.* En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, 1908, Nº 5, pp. 49–50. Este trabajo está fechado en el Callao el 12 de mayo de dicho año.

18. COKER, Robert E... *Las ballenas del Perú*. En: *Boletín del Ministerio de Fomento*. Lima, 1908, Nº 5, pp. 115–116. De este informe fechado en el Callao el 12 de mayo de ese año y elevado al Director de Fomento, tomamos gran parte de la información para el desarrollo del presente parágrafo.
19. Tumbes –sostiene Coker– fue uno de los puertos preferidos por estos buques para repararse y tomar víveres, sacando el pueblo provecho directo de este quehacer. Otro beneficio derivado de los balleneros y el que más duraba, era el aprendizaje que lograban algunos de los marineros nacionales en el arte de capturar la ballena, pues ciertas veces se reclutaban de la población nuevos tripulantes y muchos de estos tumbesinos, que principiaban como marineros y adquirían experiencia y destreza con el correr de los años, obtenían el grado de oficiales de botes.
20. El 15 de octubre de 1888 fondeó en el puerto de Tumbes la barca chilena ballenera *San Martín* de 369 toneladas.
21. Importantísimo por otros conceptos, este documento tiene la virtud de señalar problemas que, aún en la actualidad y conservando quizás la misma gravedad, se viven en aquel lejano punto de nuestro territorio. Así por ejemplo decía: "La Provincia de Tumbes, requiere en concepto de esta Prefectura, una especial atención del Supremo Gobierno. Separada del resto del Departamento por un largo y despoblado camino, apenas si es posible tener comunicación con ella por medio de los vapores, una vez en cada mes. Provincia fronteriza, vinculada por sus hábitos y un pequeño comercio al Ecuador, tiende, por la separación y aislamiento en que se le ha dejado siempre, a estrechar más sus relaciones con la vecina República que con su propio suelo". Como solución al problema del aislamiento proponía lo siguiente: "Una embarcación ligera a vapor, podría fácilmente recorrer tres veces por semana la distancia que media entre Payta y Tumbes; desaparecería así su aislamiento, el comercio renacería y se dejarían sentir con todo en ese rico y descuidado pedazo del territorio peruano los latidos del corazón de la Patria, que hoy son apenas percibidos allí. La navegación entre Payta y Tumbes procuraría además la ventaja de impedir el fuerte contrabando que se opera en esa descuidada Costa". En: Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.
    Pasado el oficio al Ministerio de Guerra y Marina, fue atendido por la Junta Superior de Exámenes de Marina presidida por el contralmirante Antonio A. de la Haza e informado por el capitán de fragata Ramón Freire y el de corbeta Federico Rincón. El acuerdo de dicha junta (por unanimidad de votos) fue recomendar al Ejecutivo "solicitar en el próximo Cuerpo Legislativo la continuación de las concesiones a que se refieren los artículos 134 y 168 del Reglamento de Comercio a favor de los buques balleneros".
22. Estas ballenas acudían a la región del golfo de Guayaquil y Tumbes para tener sus crías. "Estando de viaje á Zorritos –dice Coker– á la altura de Paita divisé una manada de estas ballenas. La mayor parte de ellas eran chicas".
23. Según datos recogidos por Coker en el mismo lugar, en 1907 se capturaron cuatro ballenas, por lo que fue considerado año malo; en años anteriores el número había alcanzado a doce como promedio. Esto lo hizo expresar: "La pesca de ballenas para aceite no se lleva á cabo en estos días con tanto anhelo como para arriesgar la vida de la especie". En otra parte escribió: "La pesca actual de ballenas no es de gran importancia comercial, y su significación estriba sólo en el hecho de que hay en Tumbes voluntad, destreza y espíritu

para proseguir la pesca de ballenas".

24. COKER, Robert E... *Las ballenas*... En: *Boletín del Ministerio... Nº 5*, pp. 121–122.
25. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú. El juicio que le merece el capitán del puerto mencionado se encuentra sintetizado en la siguiente expresión: "Parece que poco se preocupa del puesto que desempeña y que cada día se hace más odioso a los habitantes de ese lugar".

Capítulo X

LA ACTITUD DE LOS GOBIERNOS Y LA ACCION CIVIL EN PRO DE LA MARINA

LA ACTITUD DE LOS DIVERSOS GOBERNANTES SOBRE LA MARINA

Afirmar que en el lapso 1884–1906 todos los Jefes de Estado demostraron preocupación, interés y una actitud positiva hacia la Marina es apartarse sensiblemente de la verdad; por el contrario, podemos sostener que algunos de ellos llegaron, inclusive, a expresar cierta displicencia sobre su situación y destino, dejándola por mucho tiempo –como lo subraya un testimonio de la época– "correr su propia suerte". Actitud que contrastó notablemente con la observada hacia el Ejército, no obstante pertenecer ambas ramas al mismo Ministerio[1].

Con excepción de Cáceres, fueron evidentemente los gobiernos civiles (sobre todo el de José Pardo a comienzos de este siglo, con sus Ministros Pedro E. Muñiz y Augusto B. Leguía) los que mostraron en grado sumo una honda y viva inquietud por su organización, buena marcha y fomento. Hasta podría decirse, en una primera aproximación, que en ellos se dio, a pesar de las limitaciones presupuestales del caso, una política naval incipiente; sin llegar, por supuesto, a la conciencia marítima que, dígase de paso, no existió a lo largo de nuestro período.

Esta conducta en pro de la Marina se expresó en distintas formas y

acciones: adquisición de unidades navales, restablecimiento de las Escuelas y centros de instrucción, contratación de misiones extranjeras, perfeccionamiento de cadetes y oficiales en el exterior, mejoras esporádicas en las remuneraciones, promulgación de leyes sociales en beneficio del personal superior y subalterno, creación de dependencias navales de diversa índole, protección sanitaria, etc. De todas ellas, sin duda, las tres primeras fueron las más significativas y las que, en última instancia, despertaron mayor expectativa entre la población. A continuación presentamos algunas notas sobre la política seguida con la Marina por los diferentes gobernantes, tratando de subrayar las acciones más decididas en favor de ella. Veamos.

Salvo la adquisición del viejo vapor *Charrúa*, al que se denominó *Vilcanota*, del transporte *Perú* y del guardacostas *Santa Rosa*, la administración de Iglesias (1882–1885) evidenció una discreta preocupación por la Marina desde el punto de vista institucional. Fueron –como bien sabemos– años duros en que nuestra institución se debatió en una crítica y angustiosa situación que se agudizó, con caracteres alarmantes, en los años siguientes. Fue, asimismo, la época en que una considerable parte del Cuerpo de Oficiales, al hallarse desocupada, emigró o desempeñó actividades de diversa naturaleza[2]. Por último, fue el período en que, al no existir la Escuela Naval, sólo se contó con la oficialidad anterior a 1879. En una palabra, la acción de Iglesias en beneficio de la Marina se vio limitada por la escasez de recursos a que estaba sometido el país en general.

Durante el gobierno de Cáceres (1886–1890) se advirtió un evidente mejoramiento de la Marina en distintos aspectos; no sólo se incorporó el crucero *Lima* a nuestra endeble escuadra, sino que se abrieron las Escuelas Naval, de Grumetes y la Náutica de Paita, hecho que reveló la inquietud e interés del otrora caudillo de la Breña por reanimar un aspecto fundamental de su vida institucional. De igual manera, se procuró promocionar y dar fluidez a los cuadros de personal, de acuerdo a los requerimientos de la institución y a las condiciones económicas de la República. Es la etapa en que, con el apoyo oficial, varios cadetes y guardiamarinas se embarcan en naves extranjeras, con propósitos de perfeccionamiento; igualmente, es el período en el que se inician las exploraciones al oriente con la participación de connotados oficiales de Marina, dándose impulso a los estudios geográficos e hidrográficos[3]. El servicio de sanidad naval fue mejorado, así como la disciplina y el orden en la Armada. De igual forma, se expidió el Código de la Marina Militar redactado por un selecto grupo de jefes y oficiales de esta rama. Finalmente, varios puertos fueron

habilitados, dispensándose una franca protección a la Marina Mercante Nacional.

Durante la gestión del general Remigio Morales Bermúdez (1890–1894), los logros que alcanzó la Marina fueron mínimos y nada significativos; por el contrario, se restringieron los ascensos en los cuadros tanto del Ejército como de la Marina, creando cierto malestar y resentimiento. Como obra material, podemos decir que en 1891 se iniciaron los trabajos de refacción del antiguo arsenal de Marina.

En la segunda y accidentada administración de Cáceres (1894–1895) se adquirieron los transportes *Constitución* y *Chalaco*; adquisición que originó una áspera y prolongada controversia pública.

Con Nicolás de Piérola (1895–1899) la defensa nacional se convirtió en asunto prioritario, recibiendo el Ejército, principalmente desde el punto de vista de su preparación técnica y profesional, atención especial; con este propósito se contrató la primera misión militar francesa que vino presidida por el coronel Paul Clement. En marzo de 1899 se instaló el Supremo Consejo de Guerra y Marina y tres años antes se había organizado la Comandancia General de la Escuadra. En 1896 se aprobó el proyecto de insignias, señales y distintivos de la escuadra y por Resolución del 14 de agosto de 1898 se adoptó el nuevo Código Internacional de Señales, para el servicio de la Marina de Guerra y Mercante. En 1897 se dio el Reglamento que modificó el vestuario e insignias de la Marina Nacional.

Durante la gestión de Eduardo López de Romaña (1899–1903) se dio formidable impulso a la Escuela de Grumetes y se apoyó considerablemente la obra exploradora de los marinos en la selva. Asimismo, se aprobó el Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías presentado por el doctor José Toribio Flórez. En mayo de 1902 se creó el Consejo Superior de Marina.

En la breve administración de Manuel Candamo (1903–1904) fue muy poco lo que se hizo por la Marina; en los primeros meses de 1904 se organizó el Cuerpo de Sanidad Militar y se autorizó la publicación del *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*. Se dio la Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante Nacional (1903).

Con el gobierno de José Pardo (1903–1908) es que verdaderamente la Marina abandonó su papel de Cenicienta[4]. Es la etapa amplia y fructífera en la que no sólo hay preocupación por las adquisiciones navales y elementos bélicos, sino también por todo lo que significaba la Marina como institución[5]. Se adquirió el flamante transporte *Iquitos* al cual se trasladó la Escuela Naval que funcionaba en el viejo pontón *Perú* y se adquirieron los modernos cruceros *Grau* y *Bolognesi*; se

reforzó el servicio de la Marina Mercante, constituyéndose la Compañía Nacional de Vapores y Dique del Callao; se intensificó el perfeccionamiento de los cadetes y guardiamarinas en el extranjero (Estados Unidos, Argentina, Francia, España e Inglaterra); se ejecutó una radical reforma académica y administrativa en la Escuela Naval con la decidida intervención del marino francés Paul de Marguerye; se reorganizó la Superintendencia General de Aduanas de Lima y Callao, contratándose para ello a un inspector y brigadieres para el control de las aduanas, mejorando así su servicio; se artilló el puerto del Callao; se apoyó la acción de los marinos en la selva[6]; se expidió el Reglamento que modificó el uniforme de la Marina, etc.[7].

Como se puede apreciar, la labor de la mayoría de gobernantes para con la Marina fue pobre y limitada; originada unas veces por los escasos recursos disponibles y en su mayoría por la indolencia de los encargados de la marcha del país.

LA POLITICA PRESUPUESTARIA

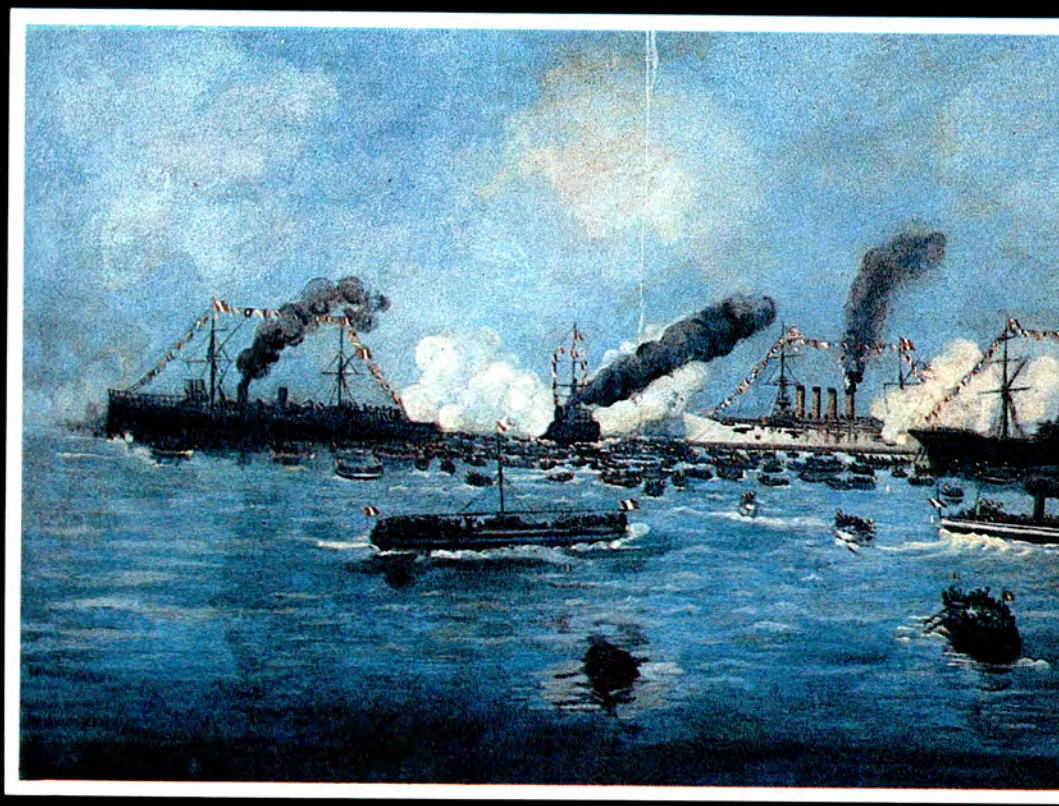
En un minucioso ensayo en 1912 (cargado de expresiones enérgicas), el entonces capitán de corbeta Manuel Vegas García refiriéndose al presupuesto de la Marina escribió: "Necesita una transformación completa y un aumento considerable pues no es posible que siga como está. Esto viene de muy antiguo y podría explicar sin más historias las causas de nuestros desastres. Por ejemplo, sin contar las otras rentas de la Nación, el guano dio desde 1841 hasta 1879 la cantidad de Lp. 80'000,000 y sólo se gastaron Lp. 1'000,00 en la compra de los 20 buques de guerra y transporte comprados entre esas dos fechas. Es decir que con una renta anual promedio, en sólo guano y salitre, ascendente a Lp. 2'100,000 durante los 38 años citados, se gastaron tan sólo Lp. 26,000 anuales en marina. El mal es pues crónico"[8].

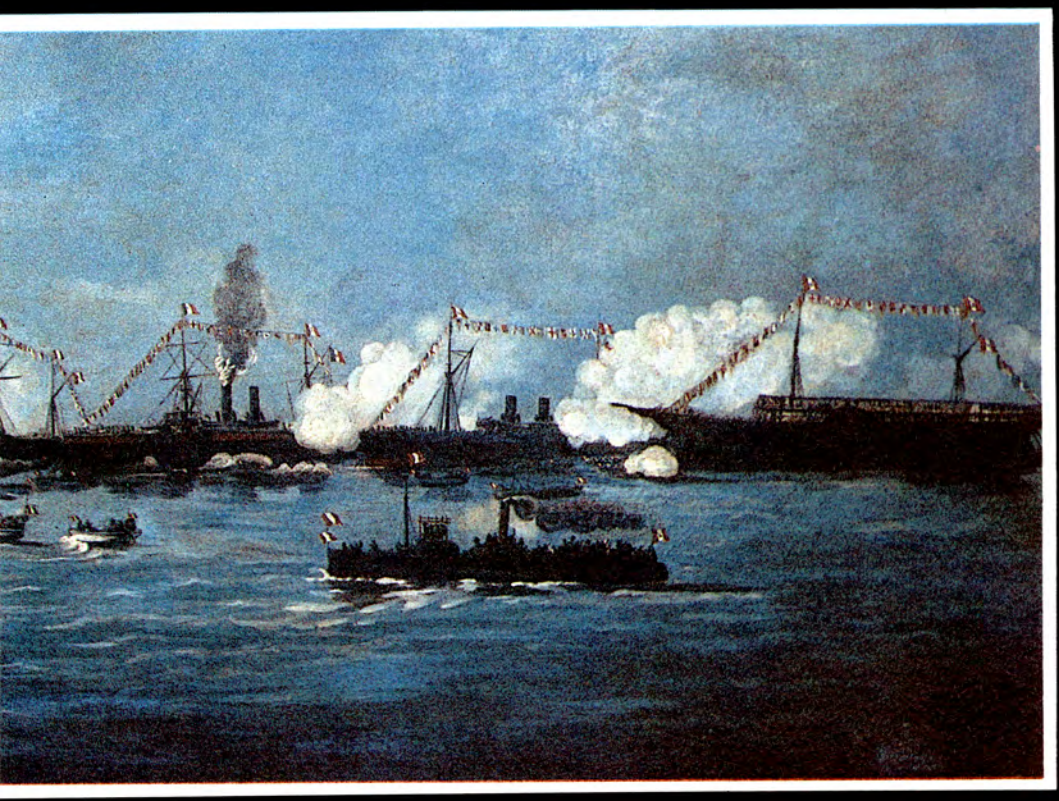
En efecto, dentro de la línea que estamos desarrollando, una de las variables más decisivas e importantes para afirmar que la Marina no mereció especial atención por parte de la mayoría de los mandatarios, fue sin duda la relacionada con las asignaciones presupuestales destinadas a su servicio y funcionamiento; situación totalmente distinta a la seguida con el Ejército durante todos esos años. Un rápido análisis de las cifras asignadas para cada rama nos lleva a la conclusión que la Marina, respecto al Ejército, estuvo constantemente en desventaja, llegando, en algunos momentos, a proporciones abismales de, por ejemplo, 10 a 1 en favor de este último (años 1891–1892, etc)[9]; asimis-

JOSE PARDO.
Durante su gestión presidencial mostró vivo interés y preocupación por el quehacer marítimo en general y por nuestra Marina de Guerra en particular.

El arribo de los primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi* al puerto del Callao.









AUGUSTO B. LEGUIA.
Sus múltiples gestiones coadyuvaron al resurgimiento de la Armada Nacional.

mo, como consecuencia directa de lo anterior, podemos expresar que la Marina permaneció en una continua estrechez económica que imposibilitó su desarrollo material e institucional. Así lo evidenciaron no pocos jefes y oficiales distinguidos de nuestra Armada cuando en diferentes oportunidades y desde diversas posiciones reclamaron por esta injusta y reiterada postración[10].

Los datos de los años que a continuación presentamos (tomados al azar y mencionados por el citado Rodríguez), reflejan con irrefutable realismo el permanente desnivel de ambas instituciones en este rubro[11].

RAMOS	1879 – 1880	1887 – 1888	1889 – 1890
	Cada año	Cada año	Cada año
Guerra	3'701,986.72	1'527,175.00	1'942,825.35
Marina	260,802.52	202,378.00	282,934.55

Al interior de cada rama, la distribución presupuestaria fue, igualmente, desequilibrada; así lo revela (tomando al azar también) el cuadro que para 1897 se estableció para ambas ramas y que reproducimos en la página siguiente.

EL GENERAL PEDRO E. MUÑIZ Y SU PREOCUPACION POR LA MARINA

Sin duda alguna, la presencia y acción decidida del general Pedro E. Muñiz en el gabinete de Pardo influyó considerablemente para encaminar y hacer efectiva la política en favor de la Marina que caracterizó a este gobierno. No obstante haber iniciado su gestión ministerial con Candamo y haberla proseguido con Serapio Calderón, fue con el presidente Pardo –como lo subraya el comandante Valdizán– que la labor de Muñiz se magnifica, desarrollando una dinámica y verdadera acción benéfica en torno a la institución[12].

Es cierto también –como apunta el citado historiador naval– que con anterioridad a Muñiz los Ministros del Ramo, con muy pocas y honrosas excepciones, dedicaron casi siempre mayor preocupación, desde todo punto de vista, por el Ejército, relegando a la Marina a un

Presupuesto de Guerra y Marina para el año 1897

Ministerio de Guerra y Marina	Gastos autorizados en el Presupuesto para 1897	Pagados en el año 1897	Menor gasto comparado con el Presupuesto
A. RAMO DE GUERRA			
Ministerio de Guerra y Marina	36,480.00	36,052.29	427.71
Generales del Ejército	16,920.00	11,040.00	5,880.00
Jefes contratados	6,000.00	6,000.00	———
Establecimientos de Enseñanza	168,297.35	141,318.14	26,979.21
Junta Militar	14,640.00	15,233.33	———
Estado Mayor General	108,000.00	107,392.93	607.07
Ejército activo	1'171,292.00	1'099,371.76	71,920.24
Vestuario y equipo	291,960.00	196,544.99	95,415.01
Gastos Generales del Ramo de Guerra	80,609.84	26,935.21	53,674.63
Departamento de artillería	24,296.00	23,837.25	458.75
Vencedores de la Independencia	559.20	———	458.75
Cuerpo General de inválidos	182,976.00	203,369.81	——
Hospital Militar de San Bartolomé	12,000.00	12,000.00	——
Especiales para este año	49,000.00	4,580.00	44,420.00
	S/. 2'163,039.39	S/. 1'883,675.71	S/. 300,341.82
B. RAMO DE MARINA			
Departamento de Marina	5,160.00	5,160.00	———
Capitanías de puerto	116,534.60	106.645.86	9,888.74
Armada Nacional	217,788.20	182,024.99	35,763.21
Gastos diversos de Marina	116,640.00	80,873.94	35,766.06
Indefinidos y retirados	311,904.89	313,862.87	———
Extraordinarios de Guerra y Marina	91,389.00	105,489.80	———
	S/. 859,416.69	S/. 794,057.46	S/. 81,418.01

(Memoria de la Dirección del Tesoro sobre la Cuenta General de la República por el año de 1897).



PEDRO E. MUÑIZ
De grata y recordada actuación en favor de la
Marina de Guerra.

segundo plano. Con él se retoma y agiliza el ansiado anhelo de dotar al país de una defensa en su flanco más abierto y vulnerable: el mar; para ello, y con el respaldo decidido de connotados ciudadanos, emprendió una vigorosa y audaz campaña a nivel nacional para dotar a la Armada de modernas naves de guerra. Con esta acción –señala Valdizán– se procuró también despertar la conciencia naval "en la gran masa del País" y desterrar "la apatía y la pasividad de sus dirigentes"[13]. De esta manera, y con el auxilio patriótico de la población a través de erogaciones y del préstamo conseguido por Pardo en el exterior, se adquirieron en los primeros años de este siglo los flamantes cruceros *Grau* y *Bolognesi* que por mucho tiempo se convirtieron en las unidades más importantes de nuestra renaciente escuadra. "Muñiz –concluye Valdizán– no se detuvo allí: hizo refaccionar el crucero *Lima*, logró la adquisición del transporte *Iquitos* y ordenó la construcción de la cañonera fluvial *América* en Liverpool. Amplió las partidas presupuestales, aumentó haberes, consiguió el embarque de Guardiamarinas en Armadas extranjeras y creó en Inglaterra un Pensionado de Aprendices Maquinistas (para que practicaran en astilleros británicos) bajo las órdenes de Esteban de Soqui"[14].

Por último –tal como hemos visto anteriormente– Muñiz propició la reforma integral de la Escuela Naval, trayendo para ese propósito al marino francés Paul de Marguerye.

LAS SOCIEDADES PATRIOTICAS Y SU FUNCION MOTIVADORA EN PRO DE LA MARINA

Si gubernamentalmente la Marina no recibió el apoyo permanente y necesario para su fomento, en cambio casi siempre obtuvo de la ciudadanía un apoyo franco y decidido para la adquisición de unidades navales. Esta actitud resuelta en favor de la institución fue canalizada, a lo largo del territorio patrio, por distintas entidades agrupadas en las célebres "Sociedades Patrióticas", de las que a continuación damos resumida cuenta[15].

Durante esta época, más que en otra, sin duda por la terrible crisis en que se vio envuelto el país después de la derrota, tocó desempeñar a las Sociedades Patrióticas un rol importantísimo en estimular y mantener vivo, por diferentes medios, el interés de la población por todo lo concerniente al progreso y bienestar de la Marina. Unas veces organizando actividades con el propósito de recaudar fondos para la adquisición de naves; otras veces promoviendo campañas para erigir

monumentos a nivel nacional a fin de perennizar la memoria de marinos caídos en hechos gloriosos; finalmente, velando por los valores patrios encarnados en esta institución. En uno u otro caso, la responsabilidad de llevar a cabo estas iniciativas por lo común recayó en personajes representativos de la comunidad o de cierta influencia local[16].

Bajo el signo de un nacionalismo ligado a la reconstrucción del país y de un afán por dotar a la nación de cierta seguridad en su defensa, es que se constituyeron, con diversas denominaciones, estas agrupaciones de carácter patriótico[17]. En 1880 –nos dice un testimonio de comienzos del presente siglo[18]– los prisioneros peruanos deportados a San Bernardo (Chile) fundaron la sociedad secreta que se denominó "Patria y Libertad". Desafortunadamente, su actuación fue accidentada a causa de los rigores de la prisión; pertenecieron a esta agrupación patriótica casi todos los sobrevivientes de los gloriosos hechos de armas de Tarapacá, Tacna y Arica, entre los que se hallaban el capitán de corbeta Manuel I. Espinoza, el teniente 1º David Nieto y los guardiamarinas Federico A. Pezet y Federico Sotomayor y Vigil.

Años más tarde, ya firmado el Tratado de Ancón, la juventud limeña dirigida por el doctor Alfredo León fundó la "Liga Peruana", con iguales fines que la anterior: la reivindicación y defensa nacionales; entre su miembros se encontraban distinguidos jóvenes de la Universidad de San Marcos y de varias agrupaciones civiles y militares.

En 1888 se fundó la "Sociedad Amantes de la Ilustración" cuya primera junta directiva estuvo integrada por prominentes profesionales y hombres de letras: Teodomiro Gadea, Alfredo León, Alberto Gamarra, Alberto Químper y José Oliva; tuvo como órgano de publicidad el *Boletín Patriótico.*

En este mismo año, con el fin de aglutinar fuerzas, se fusionaron todas las Sociedades Patrióticas en torno a la "Liga Peruana", reconocida en lo sucesivo con la abreviatura de "L.P."[19].

En 1894, año en que se cumplía el plazo para la realización del plebiscito de Tacna y Arica, se creó la célebre "Junta Patriótica" de amplia y reconocida trayectoria cívica en bien de la Marina. La primera junta directiva fue presidida por el activo patriota y hombre de reconocida probidad, doctor Santiago Figueredo, permaneciendo al frente de ella hasta 1907. La idea de su fundación fue iniciativa de un grupo de afiliados a la "Unión Nacional" dirigida por Manuel González Prada, Alberto Químper, Teodomiro A. Gadea y Julián Maradiegue. Propósito de estos ilustres peruanos era que el Municipio de Lima promoviera erogaciones en toda la República para ad-

quirir una nave de guerra (torpedera); mas como fracasaron las gestiones que se hicieron en ese sentido, la "Unión Nacional" solicitó y obtuvo el generoso y valioso concurso de los señores Santiago Figueredo, Tomás Gadea, Ezequiel Vega, Carlos Mackehenie y Pedro A. de Irribaren para constituir la "Junta Patriótica"[20]. Fue, sin duda esta junta la que en forma constante y en situaciones internacionales críticas para el Perú, centralizó con notable eficiencia y honradez las erogaciones que con gran fervor patriótico brindaron periódicamente los pueblos de la República para la adquisición de unidades navales[21].

El mismo año 94 un grupo de marinos fundó la "Liga Patriótica Nacional", encabezada por el capitán de navío Gregorio Casanova. Con fecha 5 de agosto de 1895, a iniciativa de la Escuela Naval, se celebró una reunión a bordo del pontón *Perú* entre los comandantes de los buques de la Armada "con el objeto de acordar la manera de formar un fondo destinado a aumentar los de la "Asociación Patriótica" y constituido por las erogaciones de los que componen el Cuerpo General de la Armada". La mesa directiva (denominada "Junta Patriótica de Marina") quedó integrada así:

Presidente	: Capitán de navío Gregorio Casanova
Vicepresidente	: Capitán de fragata Juan B. Cobian
Vocales	: Capitanes de corbeta Daniel Rivera y Octavio Cavero.
Secretario	: Alférez de fragata Ernesto Caballero y Lastres.
Habilitado General	: Alférez de fragata Pedro A. Buenaño.

En 1896 se organizó en Iquique la "Cadena Patriótica Peruana" con el objeto de "reunir fondos para la construcción de uno o más buques de guerra para el país".

En 1899 se fundó la "Asociación Nacional en Pro de la Marina" bajo la presidencia provisional del ingeniero Teodoro Elmore, su iniciador; entre los marinos miembros de esta institución se hallaban José Gálvez, Enrique Monge, Germán Stiglich, Augusto R. Pimentel, Pedro A. Buenaño y Juan de Mora. La presidieron en los años sucesivos los contralmirantes Manuel A. Villavisencio, Melitón Carvajal, Juan Manuel Ontaneda, etc.[22].

En 1900 la "Liga de Defensa Nacional", gestada por el teniente 1º Ernesto Caballero y Lastres y por el sargento mayor del Ejército Alejandro Arenas, eligió como su presidente al entonces capitán de navío Melitón Carvajal[23].

A comienzos del año siguiente, el activo capitán de fragata José E.

de Mora formó en Mollendo la "Liga Naval" basada en las siguientes prescripciones:

1º Hacer activa propaganda en favor de la marina en general, y muy particularmente por la reconstrucción de nuestro poder marítimo.
2º Erogar tres vales al mes que se dedicarán al aumento del fondo sagrado destinado a la compra de elementos navales.
3º Remitir mensualmente las erogaciones del pueblo mollendino a la Junta Patriótica que preside el doctor Santiago Figueredo.

Todas estas instituciones, a través de los diferentes medios de propaganda a su alcance y de diversas acciones, estimularon el entusiasmo por la Armada y el respeto a sus glorias navales. El interés y la proficua labor que desarrollaron sus miembros (anónimamente algunos) son prueba clara del civismo y del acendrado patriotismo que siempre les caracterizó y supieron volcar desinteresadamente hacia la institución naval. A ellos, pues, la Marina debe su reconocimiento y eterna gratitud.

EL OBOLO PUBLICO Y LAS ADQUISICIONES NAVALES

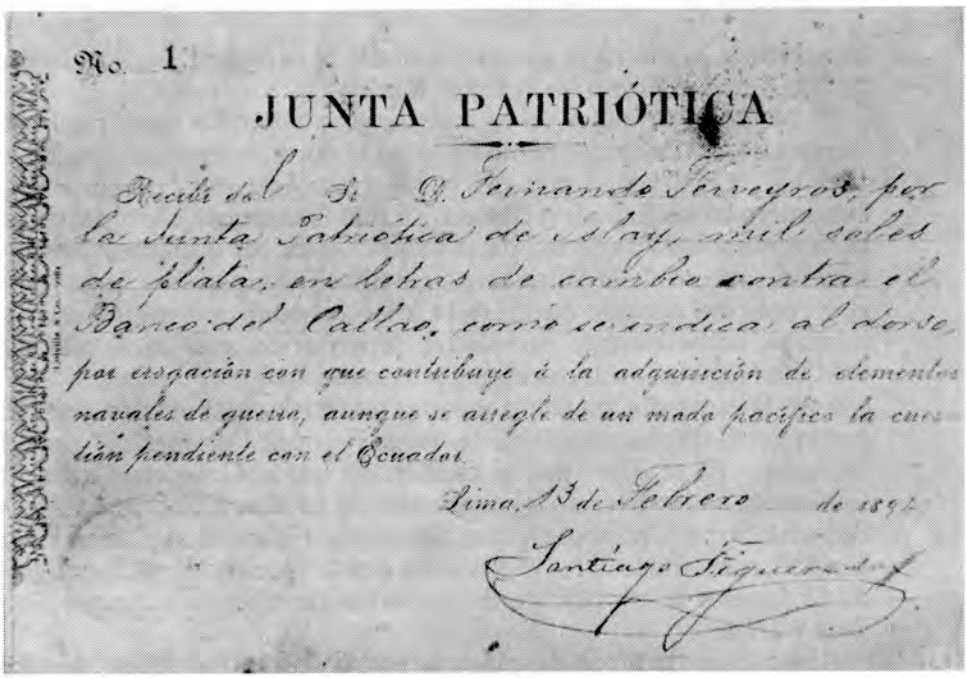
Largo sería enumerar las iniciativas populares que en este orden se pusieron en práctica en diversas provincias y pueblos de la República durante esta etapa. La mayoría de ellas lograron convertirse en realidades concretas, adquiriéndose los elementos bélicos que los erogantes se propusieron; y las que no lograron su objeto –nos dice Enrique Seguín– ingresaron, con las sumas colectadas, a incrementar los fondos de la defensa armada[24].

Estos esfuerzos generosos de todas las clases sociales del país (fenómeno colectivo muy interesante para estudiar la aquiescencia de nuestro pueblo para acudir en ayuda de la Marina en momentos que se le ha requerido) tuvieron su materialización no sólo en la entrega de grandes cantidades de dinero, sino también en sencillos e ínfimos aportes pecuniarios que reflejaban la modesta condición de sus donantes; en este caso, interesa subrayar no la cantidad en sí, sino el móvil que lo inspiró y que en el fondo traduce la simpatía que la causa de la Marina casi siempre ha despertado en la población civil. Por otro lado, las erogaciones no todo el tiempo consistieron precisamente en dinero efectivo, sino que asumieron diferentes formas y hasta curiosas modalidades; desde la entrega de joyas o alhajas de incalculable valor, hasta el rubio cabello de una hermosa niña, Magdalena Peralta, que en 1893 no tuvo otra cosa que ofrendar, o la donación de gorras y

corbatas de marineros hecha a comienzos de este siglo por Federico García para la tripulación del crucero *Almirante Grau.*

En plena guerra con Chile y a raíz de la pérdida del glorioso monitor *Huáscar*, los pueblos del Perú, conmovidos, manifestaron su anhelo de adquirir una nave de guerra que reemplazase a aquél y que llevase el nombre de su heroico comandante. El obispo de Arequipa, Juan Ambrosio Huerta, fue el propulsor de este gran objetivo nacional, al que acudieron con amorosa prontitud los peruanos. La Municipalidad de Lima encabezó estas colectas, sobresaliendo el aporte de ciudades como Arequipa, Cusco, Puno, Ica, Trujillo y Piura. Con los fondos recaudados, que llegaron a una suma fabulosa, se comisionó a Julio Pfluker y Rico para adquirir en Europa un blindado, entregándose aproximadamente 200,000 libras esterlinas[25]; después de un cierto tiempo y en lugar del blindado, se mandó a construir en Kiel dos cañoneras con los nombres *Diógenes* y *Sócrates* las que (como hemos visto en el capítulo pertinente) quedaron embargadas varios años después de concluida la guerra. El 31 de agosto de 1889, después de superar múltiples dificultades, arribó al Callao el *Sócrates* ahora con el nombre de *Lima.*

En 1893, cuando el Perú estuvo a punto de un conflicto armado con el Ecuador, se produjo en todo el territorio nacional un nuevo fervor patriótico y surgió la idea de comprar una nave de guerra por erogación popular. El gobierno de Morales Bermúdez dispuso –como lo recuerda Basadre– que los Municipios en sus respectivas localidades formasen juntas recaudadoras de los donativos. Una vez más el pueblo peruano, no obstante la penuria económica en que se hallaba, dijo presente al llamado; desde los lugares más lejanos y procedentes de todos los estamentos sociales, las erogaciones pasaron a formar parte de un gran fondo administrado por la Municipalidad de Lima. En esta campaña, aunque sin ninguna dependencia o vinculación con el gobierno, jugó un papel importantísimo la "Junta Patriótica" que inauguró su acción el 21 de enero de 1894 y que en los años sucesivos actuaría decidida y afanosamente en procurar el crecimiento de las fuerzas navales. En efecto, durante los trece años de gestión en torno a esta noble causa y bajo la acertada conducción de su Presidente, el magistrado Santiago Figueredo, la junta llegó a recaudar, con el fondo proveniente de los donativos populares de toda la República, la considerable suma de 1'000,037.29 soles; cifra que sirvió en gran medida, para la adquisición en 1906 del moderno crucero *Grau;* acción que se agiganta si tenemos en cuenta que la junta limitó su quehacer a recibir y administrar lo que espontáneamente le enviaban los pue-



No. 1

JUNTA PATRIÓTICA

Recibí de D. D. Fernando Carvajal, por la Junta Patriótica de Callao, mil soles de plata, en letras de cambio contra el Banco del Callao, como se indica al dorso, por erogación con que contribuye á la adquisición de elementos navales de guerra, aunque se arregle de un modo pacífico la cuestión pendiente con el Ecuador.

Lima, 13 de Febrero de 1894

Santiago Figueredo

El primer recibo de la Junta Patriótica
presidida por el magistrado Santiago Figueredo.

blos. Nunca organizó ni autorizó a nadie para organizar espectáculos públicos con el objeto de colectar fondos[26].

Se hicieron presentes en esta generosa y ejemplar tarea pueblos y provincias tan distantes como Paita en el norte, Islay en el sur, Huancavelica en la sierra e Iquitos en la selva; o poblaciones peruanas en el extranjero como Ecuador, Bolivia y Chile (Tarapacá). De igual manera, fue notable la variedad de la condición de los donantes: desde el humilde obrero de la fábrica de cigarrillos "El Fígaro" en Lima, hasta el gerente del antiguo Banco del Callao, pasando por universitarios, mineros, comerciantes, camaleros, ferroviarios, escolares, placeras, médicos, legisladores, docentes, religiosos, magistrados, etc.

En esta campaña, mención especial merece la colaboración prestada por la gente de mar mediante la "Junta Patriótica de Marina" presidida –como ya se dijo– por el capitán de navío Gregorio Casanova; sobresalen los aportes de las capitanías de Lomas, Huacho, Salaverry, Pacocha, Supe, Chimbote, Pisco, Samanco, Huanchaco, Callao y Mollendo[27]; así como los proporcionados por la Escuela Naval, la Mayoría de Ordenes y la tripulación de las naves de nuestra escuadra *Santa Rosa* y *Lima*[28].

Ahora bien, la labor desplegada por la "Junta Patriótica" durante estos dos lustros y medio fue indudablemente ardua, difícil y agobiadora. Sólo la perseverancia y el buen tino de sus conductores pudo llevar a feliz término el propósito encomendado. Al comienzo –según propia confesión don Santiago Figueredo– la junta tuvo que vencer serios obstáculos para inspirar confianza e infundir el convencimiento de que se trataba de realizar una empresa benéfica para la Nación[29]. Por otro lado, la injerencia torpe del oficialismo contribuyó también a dificultar esta obra, creando desconfianza y recelo entre los donantes[30]. Ademas, la constante acechanza de más de uno de los gobiernos de la época para disponer de los fondos de la junta hizo que ésta permaneciese en severa vigilancia y actuara con prudencia y energía.

La primera vez que el gobierno solicitó el concurso pecuniario de la junta para adquirir un buque fue en 1894, en las postrimerías de la breve administración del general Borgoño: "El Ministro Ferreyros –revela Figueredo– nos dirigió un oficio para que nos allanáramos a entregar los fondos de la Junta a la Municipalidad de Lima, a fin de adquirir el *Coya*. Por su parte, los síndicos de dicho Municipio Javier Prado e Hildebrando Fuentes solicitaron también la cooperación de la Junta para ese propósito. Mi respuesta fué idéntica en ambos casos: la Junta no entregaría los fondos ni contribuiría con un solo centavo a la compra de esa nave que, a nuestro juicio, no satisfacía las aspiraciones

de los erogantes"[31].

La segunda vez que el gobierno apeló a la junta para acrecentar las unidades navales fue en 1901 con López de Romaña: "El Presidente, después de preguntarme si la Junta se allanaría a contribuir a los planes del Gobierno para dotar a la nación de una nave, me manifestó que cualquier acuerdo tendría por base el abono de la primera armada hecho por la Junta. Mi respuesta fue terminante: la Junta sólo pagaría la última armada y entendiéndose directamente con los constructores".

La tercera vez que el gobierno solicitó el auxilio económico de la junta para adquirir un buque fue en 1903 y estuvo a punto de efectivizarse la entrega de los fondos; lamentablemente, las gestiones fracasaron casi al final al proponer el gobierno la compra de una nave "que no reunía las condiciones necesarias para ser provechosa". Dice Figueredo: "Hubo, pues, que desestimar la insinuación del Gobierno y como se nos dejó en libertad para proceder por nuestra cuenta, costo y riesgo, solicitamos propuestas a varios astilleros y reunimos a los marinos para que una comisión nombrada por ellos estudiara los planos y las especificaciones y asesorara en todo lo relativo al contrato que había que celebrar.

Los marinos respondieron con notable entusiasmo al llamado de la Junta, y cuando estábamos en vísperas de ultimar los arreglos con los señores Vickers Sond and Maxim Limited para adquirir un crucero, el Gobierno de José Pardo renovó sus gestiones para proceder de acuerdo con la Junta y llegamos a celebrar el convenio en virtud del cual hemos contribuido con S/. 1'000,037.29 a la compra del *Almirante Grau...*".

LAS INICIATIVAS PARA ERIGIR MONUMENTOS A MIGUEL GRAU EN DIVERSAS CIUDADES DEL PAIS

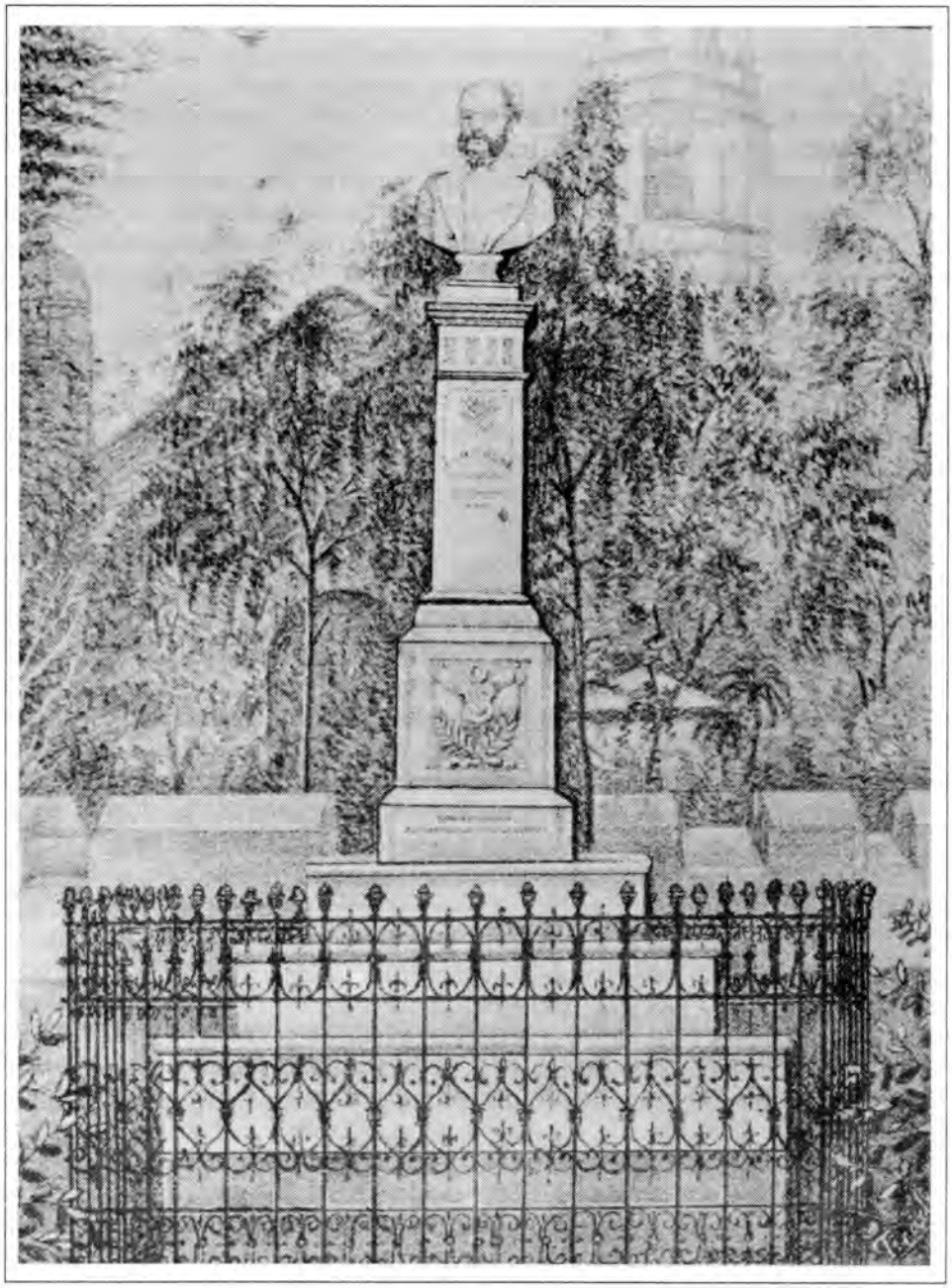
Restablecida la paz en diferentes puntos de nuestro vasto territorio, la población emprendió una noble y significativa tarea; perennizar la memoria de su héroe máximo, Miguel Grau, y la de los que con él combatieron en la gesta de Angamos. Ello se tradujo en la erección de monumentos con el aporte patriótico de los pobladores mediante erogaciones y donativos diversos; la intervención del Estado en algunas de estas iniciativas se redujo a la de un simple protector de las gestiones populares. En ningún momento participó sufragando los gastos que demandaba una obra de esta naturaleza, por más sencilla

Resumen comparativo de las erogaciones populares

1894 – 1906

Balances		Departamentos	
1	1,509.7.02	La Libertad	18,067.5.31
2	1,674.6.79	Lima	12,676.1.46
3	2,298.5.69	Tarapacá	1,115.3.46
4	4,693.8.81	Arequipa	6,416.0.38
5	2,107.9.67	Junín	3,972.1.58
6	4,322.5.48	Callao	3,104.3.36
7	584.7.59	Cusco	2,925.0.02
8	3,884.8.46	Lambayeque	2,848.5.00
9	498.6.87	Piura	2,876.6.22
10	2,880.7.01	Loreto	998.1.96
11	506.9.69	Ica	2,345.4.86
12	6,294.2.47	Ancash	2,213.6.00
13	1,343.6.94	Puno	1,844.5.45
14	17,020.2.10	Tacna	535.6.30
15	1,116.6.52	Ayacucho	1,501.0.55
16	4,581.4.97	Extranjero	686.6.30
17	827.2.41	Cajamarca	976.0.05
18	8,969.8.57	Huánuco	650.7.07
19	1,577.7.17	Varios	422.8.22
20	575.4.59	Apurímac	400.2.85
21	133.9.34	Moquegua	320.1.35
		Huancavelica	305.4.32
		Tacna–libre	111.6.05
		Amazonas	74.5.00
		Tumbes	15.8.70
Lp.	67,403.8.16	Lp.	67,403.8.16

(FIGUEREDO, Santiago... *Memoria de la* ..., p. 12).



Monumento a Miguel Grau erigido en la plaza mayor
de la ciudad de Piura el 26 de octubre de 1886,
siendo Prefecto del departamento
el señor Federico Moreno.

y modesta que fuera.La primera ciudad que erigió un monumento a la gloria del ínclito marino fue precisamente aquella donde él naciera: la bella, acogedora y cálida ciudad de Piura. Fue en octubre de 1885, a escasos seis años de la inmolación del Gran Almirante, en que se inauguró el monumento, siendo prefecto del departamento don Federico Moreno[32]. Las activas gestiones de este señor, la entusiasta colaboración de las damas piuranas y la desinteresada ayuda de los obreros –expresa el escritor piurano José Vicente Rázuri– dieron por resultado la culminación de la patriótica obra[33]. El día de la inauguración –dice *El Restaurador* en su edición del 31 de octubre y reproducido por *El Comercio* el 12 de noviembre de 1885– la ciudad se vistió de gala. La Plaza de Armas lucía muy hermosa; la elegante reja que circundaba el parque estaba adornada con cintas de los colores patrios, banderas, guirnaldas y faroles. La estatua de la libertad, coronada de laureles, ceñía la banda bicolor. Poco antes de la ceremonia principal, se ofició una misa concelebrada por doce sacerdotes en el templo mayor; el elocuente orador Cruz J. Novoa, cura de la doctrina de Castilla, ocupó la sagrada cátedra para hacer un panegírico del héroe. Concluida la ceremonia religiosa, la comitiva y el desfile que ocupaba como cuatro cuadras se encaminó al sitio donde estaba puesto el busto; la plaza (ubicada en la esquina de la estación del ferrocarril Piura–Paita) presentaba un marco impresionante. De seis a ocho mil espectadores permanecían pendientes de la cortina que cubría el monumento. Llegó el deseado instante, y las señoritas Juana Josefa Camino y Lucila Seminario descorrieron el velo quedando el monumento a la vista de todos. Una vez descorrido el velo, el prefecto subió a la tribuna e inauguró el monumento en medio de atronadores aplausos y vivas al Perú.

Según la descripción que se lee en el mencionado periódico norteño, el monumento era sumamente sencillo y ejecutado bajo el estilo del Renacimiento italiano. Aquí el testimonio en detalle:

"Colocado sobre un terraplén macizo de 5.50 m. en cuadro, ocupa un espacio de 30.25 m. cuadrados. Se eleva sobre un zócalo también macizo de 0.60 cm. de altura y de 3.50 m. en cuadro, igual a 3.60 m. en cuadro. En seguida se elevan tres gradas en mármol, cada una de ellas de 0.30 cm. de altura en su contrapaso y 0.30 cm. de ancho horizontal en su paso; teniendo la primera grada 2.29 m. de longitud en cuadro y la última 1.15 m. de longitud en cuadro. Sobre dichas gradas se halla colocado un pedestal de mármol macizo de 0.72 cm. en cuadro en su base y de 0.62 cm, en su terminación, cuya forma es igualmente un cuadro con pequeños choavos en sus esquinas; la altura de dicho pedestal es de 0.23 cm. En la cara al Sur se halla esculpido el

escudo peruano, en el Norte, el monitor *Huáscar*. Sobre el pedestal se eleva una columna cuadrada con la altura de 1.42 m. (incluso su sencilla base y capitel) todo de mármol y siendo su fuste un monolito de 1.09 m. de altura y de 0.36 cm. en cuadro. En el fuste de dicha columna se hallan inscripciones con los nombres de Grau, de los Oficiales Mayores, de los Guardiamarinas, de los Maquinistas y de los Oficiales de Marina que combatieron en Angamos; asimismo el nombre del Prefecto Moreno. Sobre el capitel de dicha columna se halla colocado un pequeño pedestal de 0.22 cm. de altura, sobre el cual descansa el busto del héroe, ejecutado en magnífico mármol blanco de Carrara, una verdadera obra maestra de escultura. Dicho busto tiene la altura de 0.85 cm. La altura total del monumento es de 5.10., desde la base".

En 1889, al conmemorarse el décimo aniversario de la muerte de Grau y de sus heroicos compañeros, se intensificó la campaña para levantarles monumentos en varios lugares de la República. Esta vez, el gestor y propulsor de la iniciativa fue el ciudadano americano, radicado en Lima y gran amigo del Perú, Peter Bacigalupi; se debió a la incansable laboriosidad de este comerciante que en ciudades como Trujillo, Chincha Alta y Moquegua se llevasen a cabo, con todo éxito, campañas de esta índole[34].

El 15 de diciembre de 1895 se realizó, con la presencia de autoridades políticas y religiosas de Lima y Callao, la solemne inauguración del monumento a Grau en la provincia de Huarochirí. Según la descripción que de él hizo *El Comercio* al día siguiente, sabemos que el monumento era sencillo pero muy artístico; el pedestal (que se hallaba dentro de un enrejado) estaba formado por una triple gradería de mármol cuadrangular, cuya base medía aproximadamente tres metros de lado, sobre la que reposaba el cuerpo piramidal de la obra. En la parte frontal, llevaba esculpidas las armas de la nación, una corona de laurel, una palma y una espada "formando un bajo relieve de exquisito gusto artístico", además de algunas inscripciones en letras doradas y negras alusivas al tema. Remataba la estructura del monumento un hermoso busto del comandante del *Huáscar*, obra del escultor nacional Roselló.

De todas estas fervorosas iniciativas gestadas en el ámbito patrio, sin duda la que más expectativa suscitó, por la magnitud de su proyecto, aunque también hay que decirlo, la que tardó más tiempo para hacerse realidad, fue la emprendida por el Concejo Provincial del Callao en enero de 1891. En este año, a solicitud de su alcalde don Hermógenes Maúrtua, el Supremo Gobierno dispuso que en este puerto fuese donde se levantase el monumento nacional a la memoria







Vistas en diferentes épocas del monumento y
la plaza Grau en el Callao.

del ilustre marino, autorizando al mismo tiempo que los fondos reunidos por la casa comercial Peter Bacigalupi y administrados por la Municipalidad de Lima, sirviesen para ese propósito; dicho monumento –según la disposición oficial de 12 de octubre de dicho año– sería colocado en la plaza "Victoria", la que en adelante llevaría el nombre de "Plaza Grau".

A partir de entonces, y no sólo en el país, se inició una suscripción pública en procura de los fondos necesarios para cristalizar el anhelo del pueblo chalaco. Al año siguiente, el 26 de enero, el Concejo de esa provincia porteña enviaba al Ministro Plenipotenciario del Perú en Italia, José F. Canevaro, la primera remesa consistente en 5,000 francos destinada a la construcción del pretendido monumento. De acuerdo al croquis remitido, obra de Pedro A. Gálvez (hijo), dicho monumento debería reunir las siguientes características: confección de mármol y bronce, con base circular en un área de 12.56 m., sobre la que irían dos cuerpos: un pedestal de cuatro caras y la columna sobre la que se posaría la estatua de Grau, en cuerpo entero y de dos metros de alto. La altura total del monumento sería de 9.05 m. Características y diseño que no serían los que al final prevalecieran; efectivamente, el señor Canevaro remitió con fecha 30 de junio de 1892, tres proyectos de escultores Maccagni, Bartolini y Laforet. Previo informe del arquitecto Jacobo López de Castilla, se optó por el proyecto de Bartolini[35].

En los años sucesivos, los donativos alcanzaron sumas considerables, centralizándose su administración en el vecino puerto. En 1894, la Sociedad "16 Amigos Internacional de Mutuos Socorros" obló con cien soles de plata; en abril de 1896 las Municipalidades de Tarma y Piura remitieron 158 y 200 soles, respectivamente. Ese mismo año, en sólo dos excursiones, se recolectó del pueblo de Lima la cantidad de 3,000 soles; aquel mismo año, el Ministro del Perú en Francia e Italia, José F. Caneravo, envió al alcalde del Callao la suma recolectada de 2,900 francos. La lista la encabezaban el oficiante y don Carlos G. Candamo, cada uno con 500 francos[36].

En este vehemente deseo de profundas raíces patrióticas, la pluma de los poetas no estuvo ausente para alentar la realización de tan magna obra. En la función realizada el 14 de octubre de 1894 en el Politeama de Lima, con el objeto de recaudar fondos, el conocido vate Carlos G. Amézaga leyó una hermosa composición suya, cuya tercera y cuarta estrofas dicen:

¿Dónde está el monumento
que de Grau conmemora el sacrificio?

Vamos á levantarlo. Este momento
es solemne, es augusto.
La apoteósis del justo
hace aquí de la Patria el sentimiento.
Venga sí, el monumento
que inmortalice en bronce la figura
de ese Contralmirante sin ventura
cuyos despojos nos quitara el viento.
Venga el altar glorioso
ante el cual se descubren nuestros hijos
movidos de entusiasmo religioso[37].

Siendo Alcalde del Callao don Francisco G. Piaggio y después de seis años de prolongada espera y de continuas vicisitudes, el 21 de noviembre de 1897 se inauguró solemnemente, con la asistencia del Presidente Nicolás de Piérola y de una impresionante multitud, el ansiado monumento[38]. En esta oportunidad, Piérola pronunció un bello y emotivo discurso que contrastó notablemente con aquella actitud inconcebible que mostró diecisiete años antes al rendirle público homenaje a Grau[39]. La plaza Grau –según el citado Gambetta– presentaba un aspecto impresionante adornada con banderas, focos de gas, tabladillos profusamente engalanados, etc. A las 3:45 pm., el Presidente descubrió el monumento, al mismo tiempo que los buques de la Escuadra y la Batería de Saludos del Real Felipe disparaban salvas de 21 cañonazos y los concurrentes entonaban el Himno Nacional.

LA REPATRIACION DE LOS RESTOS DE GRAU Y DE SUS HEROICOS COMPAÑEROS

En su azarosa vida republicana, pocas veces la ciudad de Lima ha sido testigo de una concentración tan compacta como la ocurrida los días 15 y 16 de julio de 1890; pocas veces también (y sin fines partidistas) ha presenciado a una enorme multitud unida por un vínculo fraterno y patriótico como sucedió en esas fechas; finalmente, poca veces ha sido testigo de un homenaje que, en el fondo, trasuntaba una unanimidad sustancial de pareceres e intenciones de gobernantes y gobernados en torno a un mismo propósito. Este milagro histórico –como lo calificó un periodista extranjero de la época– sucedió a raíz de la llegada de los restos de muchos de los héroes caídos en la infausta guerra del 79 "para ser depositados en un mausoleo erigido a nombre

de la Nación"; iniciativa y realización feliz del entonces Presidente Andrés A. Cáceres[40].

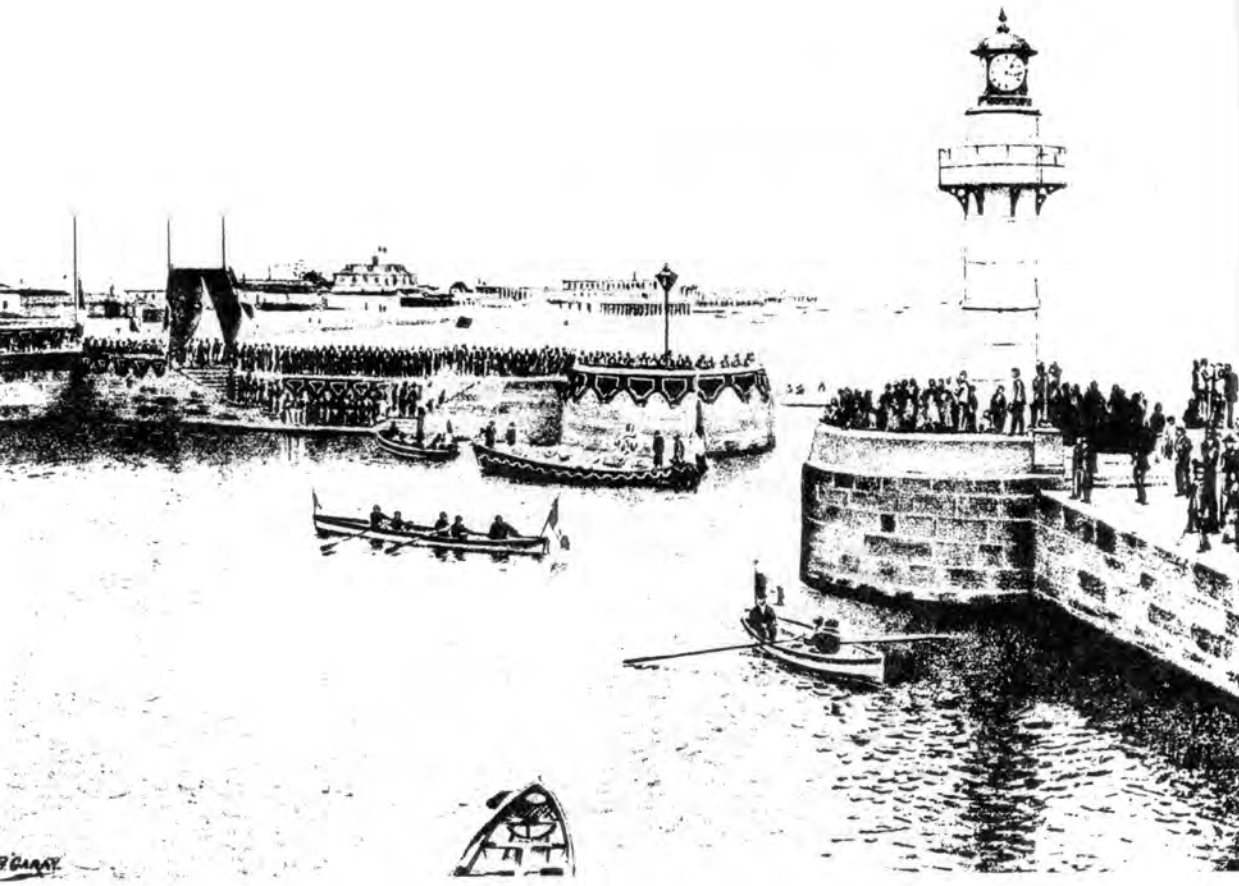
No obstante, es justo recordar que la intención para efectivizar tan noble propósito databa de muchos años atrás; por ejemplo, la ley de 28 de octubre de 1879 dispuso la traslación al suelo patrio de los restos del insigne comandante del *Huáscar* y de sus heroicos acompañantes. Más tarde, en 1886, el propio Cáceres pretendió actualizar ese viejo anhelo; al menos, la prensa limeña así lo voceó reiteradamente en grandes titulares. Valiéndose de esta última circunstancia, el Cónsul General del Perú en Iquique, en oficio reservado a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, daba cuenta que en dicho puerto se encontraban los restos del teniente 2º Jorge Velarde y del peligro que corrían en caso de no ser embarcados en la futura expedición. Aquí su testimonio: "Los diarios de esa capital han anunciado últimamente que, antes de mucho, dictará el Supremo Gobierno las órdenes del caso, para la traslación de los restos de los marinos ilustres que sucumbieron en el heroico combate de Angamos. Si esto fuera exacto, y si el Supremo Gobierno tuviera que mandar uno de los transportes nacionales á estas aguas, en busca de esas reliquias, nada sería más oportuno ni más justo que recoger al Teniente 2º del *Huáscar*, D. Jorge Velarde, a quien el destino reservó gloria de ser el primero de los marinos del Perú que sucumbiera en la última y sangrienta guerra. Los restos del Teniente Velarde están depositados, de una manera sumamente provisoria, en el panteón de este puerto y están, por lo mismo, expuestos á desaparecer, de un día ú otro, si con tiempo, no se dicta, respecto de ellos, alguna disposición que tienda á evitar tan dolorosa pérdida. Me permito, pues, insinuar la idea, de que el trasporte nacional, que vaya a la punta de Angamos, con el objeto indicado, haga escala, á su regreso, en este puerto y reciba á su bordo, los restos del generoso joven marino que rindió la vida en aras de la Patria"[41].

Por fin, casi al final de su mandato, el 3 de junio de 1890, Cáceres firmó el decreto supremo por el que se ordenaba la repatriación de los restos de los que sucumbieron en Angamos, Tarapacá, Alto de la Alianza, Arica y Huamachuco; asimismo, dispuso que zarpasen al sur, el crucero *Lima* y al norte, el transporte *Santa Rosa*, con las comisiones respectivas encargadas de trasladar los restos "del Contralmirante Grau, que yacen en el Cementerio de Santiago de Chile; los del Comandante Aguirre, 2º del *Huáscar* y sus subordinados, que se encuentran en Mejillones de Bolivia; los del Comandante Espinar y otros en Iquique; los de los que sucumbieron en las batallas de Tarapacá, Alto de la Alianza y defensa de Arica, que reposan en la Iglesia

del mismo puerto y diversos lugares y los de los combatientes de Huamachuco, en la provincia de este nombre". A la semana siguiente, se nombraron las dos comisiones; la que se dirigiría al sur estaba presidida por el capitán de navío Melitón Carvajal e integrada por el coronel Manuel C. de la Torre, el capitán de fragata Pedro Gárezon y dos ayudantes. La otra, la encabezaba el coronel Justiniano Borgoño. El 14 de junio, bajo el comando del capitán de navío Ruperto Alzamora y llevando a bordo a la comitiva oficial, zarpó la *Lima* rumbo al sur; otro tanto hizo el transporte *Santa Rosa*, pero en dirección contraria.

Conforme a las instrucciones del gobierno, la *Lima* se dirigió al puerto de Arica, a donde llegó –según lo refiere el propio Alzamora en su comunicación de 11 de julio al Ministro del Ramo– el 17 a las 11:35 a.m., permaneciendo allí "el tiempo necesario para que la Comisión tomara las disposiciones pertinentes". Inmediatamente pasó a Iquique a donde llegó el 18 a las 10:13 a.m. En este puerto –señala Alzamora– los miembros de la comisión acordaron que era más ventajoso dirigirse directamente a Valparaíso, dejando para el regreso "La colección de los restos que existían en Antofagasta y Mejillones". Modificado el itinerario en este sentido, la nave enrumbó a Valparaíso, llegando, después de cuatro días de intensa navegación, el 23 a las 8:15 a.m.; al fondear se rompió una de las bombas de estribor. Después de recibir la visita de las autoridades marítimas y del Cónsul General del Perú, don Joaquín Ramos, el comandante Alzamora telegrafió a Santiago a nuestro Ministro Plenipotenciario don Carlos M. Elías comunicándole el arribo de la comisión.

Trasladada la comisión a Santiago, el 27 se procedió a la exhumación de los restos de Grau ante una impresionante manifestación cívico-militar, en la que estuvo presente el Presidente José Manuel Balmaceda y sus ministros. La caja mortuoria fue retirada del mausoleo de la familia del general Benjamín Viel, en que había sido depositada a los pocos días del trágico suceso de Angamos. Los discursos de una y otra parte, tanto en Santiago como en Valparaíso, se caracterizaron por la emotividad del tono y por el reconocimiento unánime de las virtudes de nuestro héroe. El Ministro de Guerra y Marina chileno manifestó poco antes de la partida. "Hoy, al entregar respetuosamente las cenizas del Almirante Grau a los representantes de su patria, podemos decir que la gloria y el heroísmo no reconocen continente. El nombre del Almirante Grau resonó en el orbe civilizado. Los gobiernos y los pueblos del suelo americano tenían sus ojos fijos en la estela que marcaba en el océano la nave peruana. La dirigía un ilustre marino que honrando su bandera y sirviendo los intereses de su país, ganó re-



Muelle de Guerra del Callao en la mañana del 13 de julio de 1890.

nombre y gloria imperecedera. ¡Almirante Grau!, Volvéis al hogar y al corazón del Perú. La memoria de vuestro nombre será conservada por todos los chilenos y, especialmente, por nuestros marinos y soldados...".

El 28 de junio por la tarde, la nave peruana zarpó de Valparaíso escoltada por el crucero chileno *Esmeralda* que a su vez conducía a la comitiva oficial chilena, presidida por el obispo de la Serena Florencio Fontecilla, nombrada para estar presente en las honras fúnebres de Lima. El 1º de julio a las 5:00 p.m., ambos buques fondearon en Antofagasta para recepcionar algunos ataúdes; al día siguiente arribaron a Mejillones donde se exhumaron y recogieron los cadáveres de Aguirre, Ferré y José Melitón Rodríguez, comandantes del *Huáscar*. El 4 llegaron a Iquique y recogieron el cadáver de Espinar y de otros combatientes de San Francisco. Finalmente en Arica –dice Arosemena– la Comisión recogió dos urnas funerarias; una conteniendo las cenizas de los caídos en el Campo de la Alianza y la otra con osamentas de numerosos muertos en el Morro de Arica.

Cumplida su misión y siempre escoltado por la *Esmeralda*, el crucero *Lima* zarpó del puerto de Arica en la noche del 8 con destino al Callao, a donde arribó el día 11. Casi un mes duró la expedición, sin que hubiese ocurrido "la menor novedad desde la salida del Callao". Por su parte, la Comisión embarcada en el transporte *Santa Rosa* había cumplido también con su cometido, trayendo los restos de Pedro Silva, Luis Germán Astete, Leoncio Prado, Emilio Luna, Santiago Zavala y otros mártires caídos en Huamachuco. Precisamente en un oficio al Ministro de Guerra y Marina (1º de julio de 1890) el coronel Borgoño detalló su misión al norte. Entre otras cosas le manifestaba: "El vapor nacional *Santa Rosa* condujo la Comisión á Salaverry el 5 de junio y arribó á dicho puerto en la madrugada del 7. El Sub Prefecto de La Libertad procedió a darnos las facilidades del caso, lo que nos permitió salir de Trujillo al día 11 acompañados de 5 individuos de la Gendarmería del Departamento. El 14 de junio llegamos á Huamachuco, e inmediatamente la Comisión convocó una junta de vecinos notables, solicitando su patriótico concurso para las indagaciones en la localidad sobre las personas que contribuyeron de un modo material a la inhumación de algunos jefes después de la batalla contra el Ejército de Chile. Esta diligencia fue de resultados satisfactorios. Tanto en Huamachuco como en Trujillo se han celebrado honras fúnebres a las víctimas de la guerra, a iniciativa de las respectivas localidades. El sábado 27 de junio, se embarcó la Comisión con rumbo al Callao, trayendo los restos de los Jefes caídos...".

Con el propósito de otorgarle la máxima solemnidad a la ceremonia de recepción de los restos de los defensores del Perú, el gobierno encomendó al Oficial Mayor de Relaciones Exteriores, Carlos Wiesse, y al Director General de Gobierno, Enrique Caravedo, armonizar un programa con los detalles del caso. Aquí los eventos programados:

"En el Callao

El transporte nacional *Santa Rosa* entrará en convoy con los cruceros *Lima* y *Esmeralda*, a fin de que los restos que conducen las dos primeras naves sean traídos a tierra conjuntamente y con los honores públicos que al efecto se decretan.

En el acto del desembarco, se observará el orden prescrito por el Ministerio de Guerra y Marina.

Una vez en el Muelle Dársena, cada presidente de comisión entregará los restos al Prefecto de la Provincia Constitucional para que se le tributen los honores y se celebre el servicio fúnebre, según lo acordado en el programa de aquella localidad.

Fíjase, como regla general, para la colocación de los cadáveres el orden cronológico de las acciones de guerra marítimas y terrestres. Los restos del Contra-Almirante Grau, presidirán á los de sus subordinados del *Huáscar*. Las cenizas de los muertos en los hechos de armas de tierra abrirán el cortejo, colocándolas en el orden en que esos combates se realizaron, es decir, Germania, San Francisco y Tarapacá inmediatamente delante de Angamos, y así sucesivamente, Tacna, Arica y Huamachuco. Para el arreglo de los cadáveres, se tendrá en cuenta el grado o la posición militar que tenían los combatientes en el Ejército en cada uno de esos hechos de armas; de manera que el de más alta graduación o empleo militar en una batalla, vaya presidiendo á todos los restos de esa misma batalla.

Las dos comisiones peruanas junto con la del Gobierno de Chile irán detrás de la urna que guardan los restos del Contra-Almirante é inmediatamente el Prefecto de la Provincia que preside el duelo oficial.

Los restos permanecerán en la Iglesia Matriz del Callao hasta su traslación a la Capital el día 15; en este momento y al conducirlos á la estación del ferrocarril, se cumplirán las mismas disposiciones y honores que para el desembarco; y allí volverán a hacerse cargo de ellos las comisiones respectivas, para entregarlos definitivamente en Lima al Supremo Gobierno.

La conducción se hará por un tren expreso de la línea inglesa que

partirá del vecino puerto a las 11 de la mañana. En los carros se acondicionarán las urnas funerarias, en la misma disposición arriba detallada, y los carros en que venga el cortejo marcharán los últimos.

En Lima.– Día 15

Según el decreto expedido en esta fecha por el Supremo Gobierno, los días 15 y 16, que se dedican á la conducción de los restos al Cementerio y á las honras fúnebres, son de duelo nacional. En consecuencia, las oficinas públicas izarán sus banderas á media asta y se harán en el fuerte de Santa Catalina los disparos de ordenanza.

Los honores que se tributen á los defensores de la Nación serán los más altos que permiten el ceremonial oficial y las Ordenanzas del Ejército, de conformidad con la resolución suprema de esta misma fecha.

Para el efecto los cinco Ministerios expedirán las órdenes necesarias.

El convoy atravesará, sin detenerse, las estaciones de San Juan de Dios y Chorrillos, para seguir hasta la plaza de la Exposición en la que serán desembarcados los restos.

En este lugar estará formado ya el Ejército en el orden que corresponde y habrán concurrido los Tribunales de Justicia, los empleados públicos y el Prefecto con todo el personal de la asistencia departamental.

También estarán allí las Compañías de Bomberos con su directorio general, las demás sociedades e instituciones de carácter particular ó privado, y las escuelas y colegios que se hubiesen inscrito para contribuir a la solemnidad.

La Municipalidad de Lima señalará durante la espera de los restos los lugares en que las corporaciones se coloquen en la plazuela de la Exposición y salón de máquinas, teniendo en cuenta el orden que se les designa en el cortejo general.

Las cajas funerarias serán colocadas en la poza que se ha levantado en la plaza arriba indicada, en la disposición establecida para la marcha del cortejo en el Callao y que, como ya se dijo, es la misma que debe observarse dentro de los carros del ferrocarril.

Los restos del Contra-Almirante Grau serán los primeros que se desembarquen.

Las dignidades del Coro Metropolitano rezarán los responsos de rito.

El Presidente de cada comisión entregará los restos pronunciando un discurso; el Alcalde del H. Concejo Provincial hablará á nombre de



El puerto del Callao en el día de la llegada de los restos de Grau y sus heroicos compañeros.

la ciudad; el señor Presidente del Consejo de Ministros contestará á las comisiones dando por recibidas las reliquias.

Finalmente, se pondrá en movimiento el cortejo en el orden que más adelante se detalla, siendo presidido por el Consejo de Ministros. Recorrerá toda la carrera comprendida entre la plaza de la Exposición y la de Armas, pasando delante de la casa Municipal y de la Gobierno; continuará por la calle del Arzobispo á la plaza de Bolívar, yendo por el frente de ambas casas legislativas a tomar la calle del Colegio Real, por donde seguirá hasta el Cementerio, recorriendo la ruta acostumbrada.

El cortejo marchará por el centro de la calle, dejando libres las aceras en el orden siguiente:

1º Cuatro batidores

2º La Escuela de Clases con su banda de músicos

3º La juventud estudiosa de Lima, comprendiendo los alumnos de la Universidad, de la Escuela de Ingenieros, de Guadalupe, de todos los colegios particulares y las sociedades de instrucción en el orden que les ha dado la Municipalidad de Lima, y es como sigue:

"Sociedad Amantes de la Ciencia", "Academia de Instrucción", "Sociedad de Instrucción Popular", "Escuela Nocturna de Artesanos", "Escuela Dominical de Artesanos", "Sociedad Amantes de la Ilustración", "Academia de Instrucción de Lima", "Círculo Literario", "Centro Ilustrativo", "Centro Literario del Callao", "Sociedad de Preceptores", "Sociedad Italiana de Instrucción", "Sociedad Médica Unión Fernandina", "Ateneo de Lima".

4º Escuela Militar.

Huamachuco

5º Tres ataúdes, diez soldados no reconocidos

6º Un ataúd, dos oficiales no reconocidos

7º Un ataúd, capitán de artillería Portugal

8º Un ataúd, capitán de artillería Cáceres

9º Un ataúd, un jefe no reconocido, (hay motivos para creer que sean los restos del coronel don Juan Gastó, comandante general de división).

10º Un ataúd, sargento mayor don Santiago Zavala, jefe del escuadrón "Cazadores del Perú".

11º Un ataúd coronel don Miguel Emilio Luna, primer jefe del batallón Jauja.

12º Un ataúd, capitán de navío don Luis G. Astete, comandante

general de la cuarta división del centro.
13º Un ataúd, coronel don Máximo Tafur, comandante general de la segunda división del centro.
14º Un ataúd, coronel don Mariano Aragonés, comandante general de la primera división del ejército del norte.
15º Un ataúd, coronel don Leoncio Prado, jefe de estado mayor del ejército del centro.
16º Un ataúd, coronel don Manuel Tafur, jefe de estado mayor general
17º Un ataúd, general don Pedro Silva

Guardia de honor por cuatro alumnos de la Escuela Militar.

Las compañías Salvadora "Cosmopolita" y Salvadora "Lima" se colocarán como de escolta en los costados de los carros mortuorios de esta parte de cortejo.
18º Deudos
19º Sobrevivientes de Huamachuco
20º Colonia Cubana
21º Comisión del departamento de Huánuco
22º Comisión del Cerro de Pasco
23º "Sociedad Ayacuchana"
24º "Sociedad 28 de Julio Nº 1"
25º Comerciantes é industriales del mercado de la Concepción
26º Club "Salvadora Lima de Tiro al blanco"
27º Club "Internacional Revólver"
28º Empleados municipales
29º Centro Militar.

Arica

1º Banda de músicos
2º Compañías de bomberos del Callao
3º Urna.– Restos de los combatientes del Morro
4º Seis ataúdes grandes y cinco pequeños.– Restos del batallón Tarapacá, Iquique, Artesanos Tacna, Granaderos Tacna, Piérola y Arica, Baterías.
5º Un ataúd, Sargento 1º Maldonado
6º Un ataúd, maquinista del *Manco Cápac*, Alayza
7º Un ataúd, subteniente Andrés Ugarte
8º Un ataúd, teniente Andrés Medina
9º Un ataúd, capitán King
10º Un ataúd, coronel Alfonso Ugarte, comandante general de división. Las mismas compañías de bomberos darán guardia en los

flancos de esta sección.
11º Deudos
12º Defensores y sobrevivientes de Arica
13º Tarapaqueños residentes en Lima
14º Sociedad de Nuestra Señora del Carmen
15º Sociedad Protectora del Carmen
16º Sociedad de San Francisco de Paula
17º Sociedades unidas, humanitarias y obreros de Lima
18º Empleados del comercio de Lima
19º Comisión del departamento de Puno
20º Comisión del departamento del Cuzco
21º Comisión del departamento de Arequipa
22º Cuerpo de Tipógrafos de Lima
23º Prensa asociada de Lima y el Callao
24º Sociedad "Fundadores de la Independencia".

Tacna

1º Banda de músicos
2º Compañías "Bomba France" y "Salvadora Iberia"
3º Urna con los restos de los combatientes del "Alto de la Alianza"
4º Un ataúd, cabo 1º Alberto H. Telles
5º Un ataúd, teniente José María Vásquez
6º Un ataúd, teniente José Manuel Geri
7º Un ataúd, teniente Carlos M. Vidal
8º Un ataúd, teniente Enrique Chocano
9º Un ataúd, capitán Enrique Osma
10º Un ataúd, sargento mayor Nicolás Ortiz
11º Un ataúd, sargento mayor Samuel Alcázar
12º Un ataúd, teniente coronel José Luis Espinoza
13º Un ataúd, teniente coronel Napoleón R. Vidal
14º Un ataúd, coronel Federico Bustíos
15º Un ataúd, coronel Gregorio Albarracín
16º Un ataúd, coronel Belisario Barriga
17º Un ataúd, coronel Jacinto Mendoza, comandante general de división.

Las compañías "Bomba France" y "Salvadora Iberia" darán escolta a los flancos de esta sección.
18º Deudos
19º Combatientes y sobrevivientes de Tacna
20º Tacneños residentes en Lima

21º "Cruz Roja" del Perú
22º "Sociedad de los Escribanos de Estado"
23º Colegio Notarial
24º Empleados de las oficinas públicas.– Delegado representante de la Municipalidad de Canta.
25º "Club de la Unión"
26º "Club Nacional"
27º Comisión de la Junta Directiva del partido Morales Bermúdez
28º Vencedores del "2 de Mayo"
29º Graduados de la Universidad
30º Academia de Jurisprudencia
31º Colegio de Abogados.

Tarapacá, San Francisco y Germania

1º Banda de músicos
2º Compañías de bomberos "Roma" y "Victoria"
3º Un ataúd, soldado Manuel Condori, otro sargento O'Neil, (en Miraflores).
4º Un ataúd, sargento de "Húsares" Carrión
5º Un ataúd, capitán Mariano Vernal
6º Un ataúd, capitán S. Olivencia
7º Un ataúd, capitán Manuel A. Rivera
8º Un ataúd, capitán Rosendo Carrión
9º Un ataúd, capitán Juan A. Cáceres
10º Un ataúd, sargento mayor Francisco Perla
11º Un ataúd, sargento mayor Benito Pardo Figueroa
12º Un ataúd, comandante José María Meléndez y capitán Sixto Meléndez.
13º Un ataúd, comandante J. R. Sepúlveda
14º Un ataúd, corneta Mariano Mamani
15º Un ataúd, teniente coronel Ladislao Espinar
16º Un ataúd, coronel Alejo Bezada
17º Un ataúd, coronel Manuel Suárez y teniente coronel Zubiaga
18º Un ataúd, coronel José Miguel Ríos
Las compañías de bomberos expresadas al principio darán la guardia.
19º Deudos
Comisión Perú boliviana
20º Combatientes sobrevivientes de Tarapacá y San Francisco
21º Sociedad Francesa de Beneficencia
22º Colonias extranjeras

23º Orpheon francés
24º Club francés.– Club Inglés
25º Sociedad de Beneficencia Italiana
26º Sociedad Patatrac
27º Sociedad Filarmónica
28º Sociedad de Beneficencia Española
29º Sociedad de Beneficencia Alemana
30º Sociedad Filarmónica Vaterland
31º Sociedad Alemana de Gimnasia
32º Sociedad de tiro al blanco Vaterland
33º Club Germania
34º Beneficencia Suiza "Helvetia"
35º Cámara de Comercio.– Representante de los mineros de Yauli
36º Directorios Generales de los cuerpos de bomberos y Salvadora de Lima y el Callao.

Angamos

1º Banda de músicos
2º Escuela Naval
3º Brigadas de los buques de guerra nacionales
4º Compañía de "Bomberos-Lima Nº 1"
5º Cinco ataúdes-Guarnición y tripulación del *Huáscar*
6º Un ataúd, teniente 1º Jorge Velarde
7º Un ataúd, teniente 1º José Melitón Rodríguez
8º Un ataúd, capitán de corbeta D. Diego Ferré
9º Un ataúd, capitán de fragata D. Elías Aguirre
10º Urna, Contra-Almirante Grau

Esta urna será escoltada por cuatro guardias marinas de la Escuela Naval.

11º Deudos
12º Sobrevivientes del *Huáscar*
13º Sociedad "Fraternal de Marina"
14º Sobrevivientes del batallón "Marina"
15º Piuranos residentes en Lima
16º Lambayecanos residentes en Lima y la Sociedad "Unión Chiclayo y Lambayeque".
17º "Centro Lima"
18º Iqueños residentes en Lima
19º Concejo Provincial de Lima con las comisiones de los del Callao y Arequipa.

20º Comisiones peruanas y chilenas encargadas de la conducción de los restos. Ilustrísimo Señor Pozo, Obispo de Guayaquil.

Supremo Gobierno y Corporaciones de carácter general

1º Consejo de Ministros
2º Comisiones del Cuerpo Legislativo
3º Supremo Tribunal de Responsabilidad Judicial
4º Excma. Corte Suprema
5º Generales del Ejército y Armada
6º Inspectores del Ejército y de la Guardia Nacional y Comandante General de Artillería y sus Secretarios.
7º Rector y Catedráticos de la Universidad Mayor de San Marcos, Miembros de la Academia Nacional de Medicina, Director y Profesores de la Escuela de Ingenieros.
8º Tribunal Mayor de Cuentas
9º Directores de los Ministerios, de la Biblioteca, de la Casa de Moneda, de la Penitenciaría y de Correos y Oficiales Mayores de las Cámaras Legislativas.

Corporaciones Departamentales y Provinciales de Lima

1º Prefecto del Departamento
2º Corte Superior
3º Junta Departamental
4º Subprefecto de la Provincia
5º Juez de 1ª. Instancia y Agentes Fiscales
6º Comisión de la Sociedad de Beneficencia
7º Rector y Profesores del colegio de Guadalupe.

Corporaciones Departamentales y Provinciales del Callao

1º Prefecto de la Provincia Constitucional
2º Junta Departamental
3º Jueces de 1ª. Instancia y Agente Fiscal
4º Dependencias de Marina y Comisiones de los buques de guerra extranjeros.
5º Comisiones de la Aduana
6º Subprefecto de la Provincia
7º Beneficencia
8º Comisiones de las Sociedades del Callao

Escolta de honor
Coches de gobierno
Ejército
Coches particulares y de plaza.

Conforme vayan llegando los ataúdes al Panteón, se introducirán á este. No se permitirá la entrada mientras tanto á otras personas que los deudos, coprovincianos, compañeros de combate y comisiones especiales encargadas de conducir los restos con las que va también el Ilustrísimo Obispo de Guayaquil.

La Sociedad de Beneficencia, las Dignidades del Coro Metropolitano y la Comunidad Dominica, recibirán el cortejo oficial en la avenida que conduce al mausoleo del General Castilla. El cortejo de sociedades privadas ingresará después de las corporaciones oficiales del Callao.

Ante los restos colocados frente al mausoleo del General Castilla, se rezarán por las Dignidades del Coro y la Comunidad Dominica los responsos de rito y en seguida se pronunciarán los siguientes discursos:

1º Del Ministro de Guerra y Marina, en honor de los combatientes de la guerra nacional.

2º Del Ministro de Justicia, entregando los restos a la sociedad de Beneficencia.

3º Del Director de esta institución, recibiéndolos

En seguida, los restos serán depositados en los sitios especiales designados y se disolverá el cortejo. Las corporaciones oficiales regresarán en los coches, que se les reservará, y las sociedades particulares en los trenes especiales del ferrocarril de la Oroya.

Día 16

En el templo de la Merced, principiando a las 11 de mañana, el Iltmo. y Reverendísimo Arzobispo de Lima, asistido del Cabildo de esta Santa Iglesia Metropolitana, oficiarán un servicio fúnebre por el eterno descanso de los combatientes en la guerra nacional. Pronunciará la oración fúnebre Monseñor José Antonio Roca.

Concurrirán S. E. el Presidente de la República y las corporaciones oficiales, los deudos y compañeros de armas de los combatientes. Serán invitados los Cuerpos Diplomático y Consular y los miembros de la comisión nombrada por el Excmo. Gobierno de Chile.

En las calles inmediatas al templo, formará el Ejército en el orden que corresponda.

Las sociedades particulares que hicieron parte del cortejo el día anterior, enviarán comisiones no mayores de cinco individuos.



La dolida multitud en la plaza de la Exposición.

La Comisión especial del Concejo Provincial, es la encargada de distribuir las tarjetas para el ingreso al templo, de las señoras pertenecientes a las familias de los muertos y de otras que, a su juicio, deban concurrir, así como para el ingreso de las personas que no formen parte de la comitiva de S. E. Los Cuerpos Diplomático y Consular, serán introducidos por el personal del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La comitiva del Supremo Gobierno, ocupará la parte central del cuerpo de la Iglesia, y a la derecha e izquierda se colocarán las comisiones de las sociedades privadas y demás personas particulares. Los deudos tomarán asiento cerca del altar.

Los que suscriben este programa, de acuerdo con la comisión especial de la Municipalidad, adoptarán las medidas necesarias para la mejor distribución y designación de los asientos.

Por la puerta principal del templo entrará el Supremo Gobierno y su comitiva, las comisiones de las Cámaras, el Cuerpo Diplomático y el Consular, el Muy Reverendo Arzobispo y su Cabildo Metropolitano, las comisiones peruanas y la chilena, encargadas de conducir los restos, el Ilustrísimo señor Pozo, obispo de Guayaquil y las corporaciones oficiales del Callao. Por la puerta que corresponde a la calle de Jesús Nazareno, entrarán las señoras con las tarjetas distribuídas por la Municipalidad, y por la que conduce á los claustros del convento las comisiones de las sociedades privadas.

La comisión de la H. Municipalidad, poniéndose de acuerdo con el Intendente de policía y con el Director General de Bomberos y Salvadores proveerán la conservación del orden a la entrada y en el interior de la Iglesia"[42].

Según lo convenido en dicho programa, a mediodía del domingo 13, se procedió a desembarcar los restos conduciéndolos a la Iglesia Matriz del puerto para la ejecución de las ceremonias respectivas.

De acuerdo al Manual del Código Naval, el desembarco se realizó observándose el siguiente ceremonial:

Repatriación de los restos

"Lancha a Vapor, remolcando lancha preparada al efecto con restos venidos del Sur:

En esta embarcación harán la guardia de honor cuatro alumnos de la Escuela Naval.

Lancha a Vapor, remolcando 2º lancha preparada al efecto con restos venidos del Sur: En esta embarcación harán la guardia de honor cuatro alumnos de la Escuela Naval.

Lancha a Vapor del *Lima*, remolcando falúa del *Perú*, con restos venidos del Norte. En esta embarcación harán la guardia de honor cuatro alumnos de la Escuela Naval.

Lancha a Vapor del Resguardo, remolcando falúa del *Perú*, con restos del Norte. En esta embarcación harán la guardia de honor, cuatro alumnos de la Escuela Naval.

Falúa del "Club Regatas", remolcando falúa de *Lima*, con los restos del General Silva. En esta embarcación harán la guardia de honor cuatro alumnos de la Escuela Naval.

Falúa del "Club Regatas", remolcando falúa del Supremo Gobierno con los restos del Contra Almirante Grau: En esta embarcación harán la guardia de honor, cuatro alumnos de la Escuela Naval, al mando del 2º Comandante del Crucero *Lima*

Lancha á Vapor de la Capitanía con la banda de música
Comisiones Chilena y Peruana
Dolientes de Arica

Costado de Estribor

Embarcación del *Santa Rosa*
Embarcación del Resguardo
Embarcación del Resguardo
Embarcación del *Lima*
Embarcación del Resguardo
Embarcación del *Perú*
Comandante del *Lima*
del *Perú*
Embarcación de la *Esmeralda*
Embarcación del *Américo Vespucci*
Embarcación de la Capitanía
Embarcaciones Particulares

Costado de Babor

Embarcación del *Santa Rosa*
Embarcación del Resguardo
Embarcación del Resguardo
Embarcación del *Lima*
Embarcación del Resguardo
Embarcación del *Perú*
Comandante del *Santa Rosa*

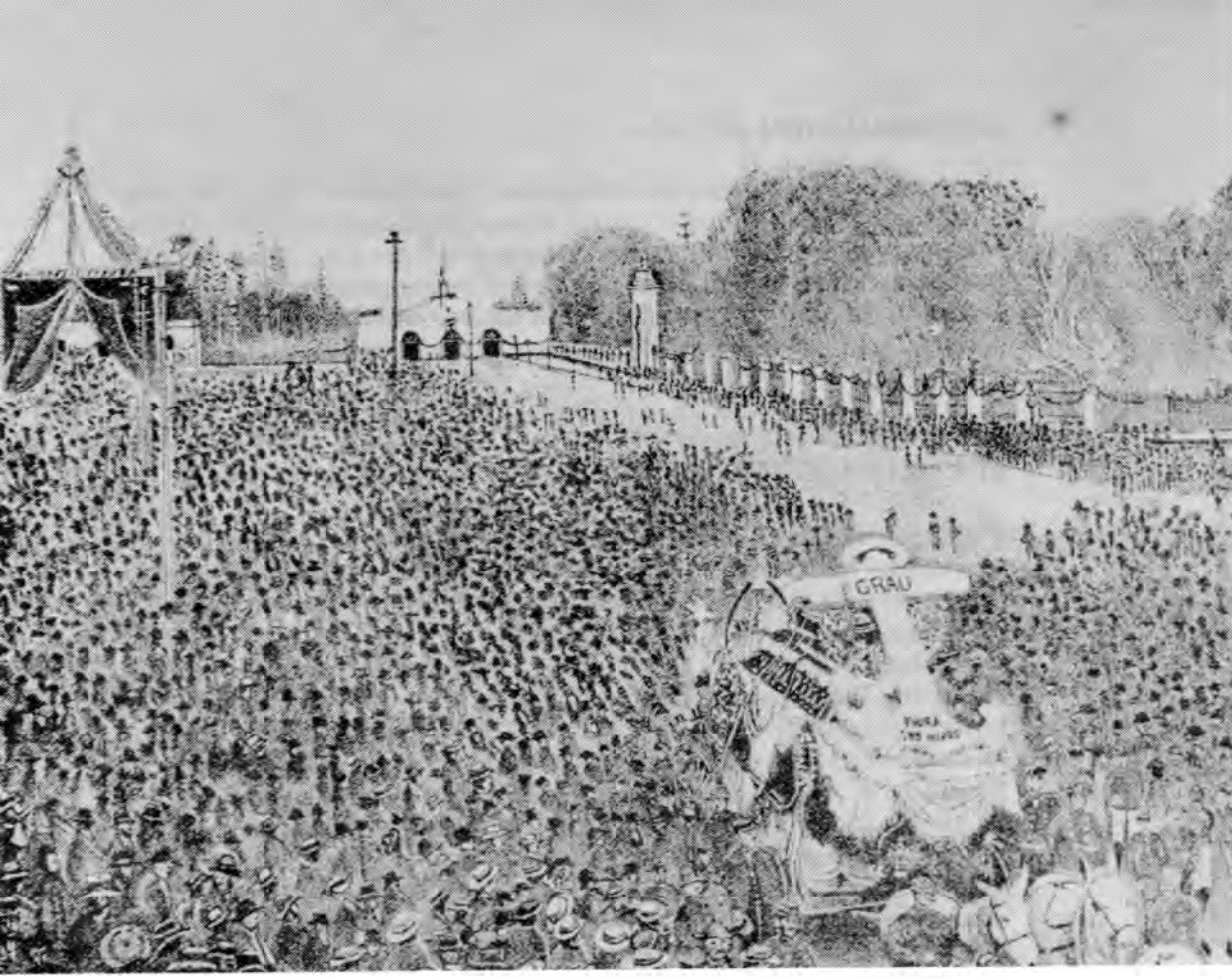
Comandante del *Américo Vespucci*
2° Comandante de la *Esmeralda*
Embarcación de la *Esmeralda*
Embarcación de *Américo Vespucci*
Embarcación de la Capitanía
Embarcaciones Particulares".

En la Iglesia Matriz los restos permanecieron, bajo la permanente vigía de la guardia de honor, hasta el día 15 por la mañana, en que fueron conducidos en tren especial hacia Lima. En la plaza de la Exposición ambos Presidentes de las Comisiones hicieron entrega de las urnas y ataúdes al Presidente del Consejo de Ministros. La ceremonia de recepción fue espectada por una compacta multitud que colmaba la totalidad de la plaza y las calles adyacentes. Los discursos de orden (a cargo de Carvajal, Borgoño y del Presidente del Gabinete), nuevamente estuvieron teñidos de acentuado patriotismo.

"Concluido el acto –nos dice Arosemena– y colocadas las urnas y los ataúdes en los lujosos carruajes que se tenían preparados, inició su marcha hacia el cementerio la imponente procesión cívica, siendo la 1 y 30 de la tarde. Presidía el cortejo el Consejo de Ministros en pleno, comisiones del Cuerpo Legislativo, Vocales de la Corte Suprema, Generales y Contralmirantes, viudas e hijos de los valerosos soldados y marinos muertos en la defensa del suelo patrio, socios de la Beneficencia, Concejales, Catedráticos de San Marcos y de Colegios, estudiantes, hombres y mujeres de distinta condición social, todos patrióticamente unidos en el dolor y la amargura. Los féretros, en el orden previamente establecido, fueron conducidos por las calles del centro hacia la Plaza de Armas, y al pasar delante del Palacio de Gobierno, presenció el desfile el Presidente Cáceres para rendir su tributo a los mártires del deber. Luego siguió el cortejo por la calle Arzobispo hasta la Plaza Bolívar y el Colegio Real y de allí enfiló al cementerio. En el camposanto las cintas que pendían de la urna con los restos de Grau, fueron llevadas por los Contralmirantes Lizardo Montero y Antonio A. de la Haza y los Capitanes de Navío Camilo Carrillo, Amaro G. Tizón, Joaquín Guerra, Emilio Díaz, Antonio de la Guerra y Arístides Aljovín. Detrás iba una escolta de Guardiamarinas"[43].

Previos discursos de los Ministros de Justicia, de Guerra y Marina y de Manuel Candamo, Director de Beneficencia, se procedió a inhumar los restos de Grau y depositarlos en el mausoleo del Mariscal Ramón Castilla, junto con los de los héroes.

El día 16, por la mañana, se ofició una misa en el templo La Merced;



El pueblo peruano presente en la llegada de los restos
de los mártires de 1879.

pronunció un notable sermón Monseñor Juan Antonio Roca y Boloña, amigo y confesor de Grau. Concurrieron el Presidente de la República, Ministros representantes de los poderes públicos e instituciones corporativas. "Así rindió el país –dice Basadre– homenaje a los héroes de la guerra de 1879 a 1883, con olvido de las distinciones entre clases sociales, partidos, grupos, profesiones, actividades, razas, posición o procedencia"[44].

EL ENSAYO DE MANUEL GONZALEZ PRADA SOBRE GRAU

En la frondosa bibliografía histórico-literaria acerca de la vida y actuación del héroe de Angamos, destaca el ensayo que González Prada publicara en el diario *El Comercio* a comienzos de 1885, al poco tiempo de la salida del ejército invasor[45].

Hablar de González Prada es referirnos sin duda alguna a una de las figuras peruanas más controvertibles y polémicas de fines del siglo pasado; pero a la vez, la de mayor gravitación en el vaporoso panorama ideológico de entonces y en la doctrina político-social de comienzos de siglo XX. Una ligera descripción de su vigorosa personalidad tal vez podría formularse así. Hombre de verbo candente y de pluma procaz, el autor de *Horas de Lucha* condensó en sus escritos aquel espíritu crítico e inconforme que le caracterizó. Antichileno por convicción patriótica, reclamó de la juventud del mañana vengar la ofensa del 79, prediciendo que el futuro nos debía una victoria; anticlerical por excelencia, vio en la religión una limitación al progreso del pensamiento humano. Juez implacable de nuestro pasado "le aplicó con elocuencia despiadada su teoría del pues y su teoría de los árboles nuevos", condenando así a la "vieja y corrupta generación".

Pues bien, a pesar de esta ácida interpretación del pasado peruano (común denominador de casi todos sus escritos y discursos), González Prada hace una excepción impulsado por un calor de simpatía humana, cuando concibe y cuaja su bella semblanza apologética sobre Miguel Grau, que ahora comentamos[46].

No se trata de una rígida biografía al estilo de los viejos clásicos, ni mucho menos de una melosa narración biográfica de tinte patriotero (como aquellos que antes y después se han escrito sobre diversos personajes de nuestra turbulenta vida republicana). No; el ensayo sobre Grau es una feliz síntesis de aquella categoría historiográfica que Thom Carlyle concibió más tarde como "biografía selecta".

El ensayo en mención, sencillo y natural en la forma, pero concep-

tuoso y profundo en el fondo, trasunta en toda su breve extensión la simpatía y cariño que el panfletario radical profesó por el marino piurano. No hay la censura severa ni el más mínimo reproche al comandante de *Huáscar* tanto en su vida pública como privada. Todo lo contrario; esta vez, la enérgica y odiosa condenación de otros escritos, se transforma en la visión amorosa y encomiástica hacia el hombre común y corriente que él conoció y admiró de veras[47].

Sintomáticamente, el documento empieza destacando la significación de la figura de Grau en el consenso de la población peruana en aquel fatídico año de la guerra; Grau, sin ocupar cargo político de importancia alguna, personifica –a juicio del contradictorio escritor– al Perú de entonces. Para él, los valores que encarna el ilustre marino son mucho más trascendentes y permanentes que la simple acción política de quienes dirigen al Perú de esos días. Dice: "El Perú de 1879 no era Prado, La Puerta, ni Piérola, era Grau". En efecto, la historiografía posterior confirma esta apreciación de González Prada, al sostener que el personaje más expectante durante la contienda fue precisamente el comandante del *Huáscar;* después del conflicto, su fama traspasó los linderos de este continente, alcanzando ribetes de leyenda. Alude también el autor al ánimo vivo e inquietante (extraña mezcla de optimismo y melancolía) con que la ciudadanía diariamente experimentaba cada salida del *Huáscar* hacia el sur. "Todos –afirma con orgullo patriótico– volvían los ojos al comandante de la nave, todos le seguían con las alas del corazón, todos estaban con él".

El sentido plural de la expresión, refleja con nitidez lo que modernamente los psicólogos Fritz Künkel y Roy Dickerson denominan la "experiencia nosística", para denotar la feliz comunión de ideales e inquietudes en torno a un personaje, hecho o situación; justamente, Grau aparece aquí, no obstante la borrasca de la guerra, como el eje que hace posible la convivencia de espíritus, disfrutando, como Jorge Washington, la dicha de ser "el primero en el amor de sus conciudadanos". Por lo demás, no debemos olvidar que el afán por reconstruir el Perú después de la derrota, tuvo en Grau y en Bolognesi, precisamente, el resorte de su motivación espiritual.

La reflexión sobre el considerable desequilibrio del poder naval entre las fuerzas contrincantes resulta sumamente realista e interesante; la superioridad de la escuadra chilena –señala González Prada– hacía pensar que un "triunfo nuestro rayaba en lo imposible". Antes que él, otro ilustre peruano, don José A. de Lavalle, había tenido idéntica percepción cuando de regreso de Santiago de Chile de su fracasada misión diplomática (abril de 1879), manifestó tajantemente:

"Al entrar al Callao vimos la escuadrilla peruana que maniobraba fuera de la bahía y saludamos a lo lejos al *Huáscar* y a su heroico comandante. Con pesar vi a nuestras naves, pues ni el más ciego y estúpido patriotismo podía ocultar a los que conociesen al *Blanco* y al *Cochrane*, que nuestras gallardas naves y sus nobles tripulantes estaban condenados fatal y necesariamente, al más cierto y estéril sacrificio, por grande que fuesen, como fueron realmente, el valor y la abnegación de Grau y de sus dignos subordinados"[48].

Alaba y pondera las correrías del *Huáscar* que, desafiando a sus poderosos adversarios en sus propias aguas, provocó entre los chilenos el sentimiento de estupor y desconcierto (a manera de una perenne vergüenza) de que nos habla amargamente el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna. Para nuestro autor, el *Huáscar* era algo más que una nave fría y sin vida; era "un ser viviente con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro". Es decir, un ente con las tres cualidades más importantes que en el reino animal se tiene para poder subsistir. Su elogio hacia la gallarda embarcación, se patentiza en las siguientes hermosas palabras: "Merced al *Huáscar*, el mundo que sigue la causa de los vencedores, olvidaba nuestros desastres y nos quemaba incienso; merced al *Huáscar*, los corazones menos abiertos a la esperanza cobran entusiasmo y sentían el generoso estímulo del sacrificio; merced al *Huáscar*, en fin, el enemigo se desconcertaba en sus planes, tenía vacilaciones desalentadoras y devoraba el despecho de la vanidad humana, porque el monitor, vigilando las costas del Sur, apareciendo en el instante menos aguardado, parecía decir a la ambición de Chile: "Tú no pasarás de aquí..."[49].

Sobre la popularidad (no prestigio) de Grau, González Prada sostiene que prácticamente empieza al encenderse la guerra contra el país agresor. "Antes pudo confundirse con sus émulos y compañeros de armas o diseñarse con las figuras más notables del cuadro; pero en los días de la prueba se dibujó de cuerpo entero, se destacó sobre todos, los eclipsó a todos". Es la época, pues, en que toda la nación dirigía sus miradas al león del Pacífico, con el calor y la aceptación hacia el hijo predilecto. El Perú todo –escribió– lo apostrofaba como Napoleón a Goethe: "Eres un hombre".

La excesiva magnanimidad de Grau para con el adversario merece de González Prada inicialmente una encendida condena; la exagerada clemencia del héroe –recuerda– "concluía por sublevar nuestra cólera", pero, inmediatamente, trata de encontrar una explicación a tan singular comportamiento. La razón (extraña en un hombre como él, alejado de la religión) la encuentra en el ámbito que trasciende la



La multitud en la plaza de la Exposición
en la llegada de los restos de Grau y demás héroes de la guerra.

mezquindad humana; en este caso, el espíritu noble y generoso de Grau (expresión clarísima de su elevada vocación cristiana) se convierte en el resorte de su excesiva indulgencia. "Para comprenderle y disculparle –escribe el panfletario– se necesita realizar un esfuerzo, acallar las punzadas de la herida entreabierta, ver los acontecimientos desde mayor altura. Entonces se reconoce que no merecen llamarse grandes los tigres que matan por matar o hieren por herir, sino los hombres que hasta en el vértigo de la lucha saben economizar vidas y ahorrar dolores". En esta línea de pensamiento, González Prada reconoce y acepta la influencia del sentir religioso en los actos más simples como elevados del epónimo marino. "Siendo sinceramente religioso –concluye– no conocía la codicia, ni la cólera violenta, ni la soberbia". La humildad era la síntesis de todas sus virtudes.

Por su excelso carácter –dice González Prada– Grau parecía hijo de otros climas; de sensibilidad exquisita, amaba tiernamente a sus hijos, tenía marcada predilección por los niños. Tan inmaculado en la vida privada como en la pública, tan honrado en el salón de la casa como en el camarote del buque, formaba contraste con nuestros políticos y nuestros guerreros, existía como verdadero anacronismo.

Del desigual combate del 8 de octubre de 1879, nuestro escritor destaca el sentido de responsabilidad profesional de Grau al no tomar el camino fácil y cómodo de la rendición; comprendió "que por voluntad nacional estaba condenado a morir, que sus compatriotas no le habrían perdonado el mendigar la vida en la escala de los buques vencedores... Todo podía sufrirse con estoica resignación, menos el *Húascar* a flote con su comandante vivo".

Finalmente, a propósito de la abnegación de Grau y Bolognesi, González Prada lanza severas admoniciones al pasado peruano, a la quiebra institucional que lucimos antes y durante el conflicto. Cual mensaje permanente al que debemos atender, dice: "Necesitamos el sacrificio de los buenos y humildes para borrar el oprobio de malos y soberbios. Sin Grau en Punta de Angamos, sin Bolognesi en el Morro de Arica ¿Tendríamos derecho de llamarnos nación?...

En la guerra con Chile, no sólo derramamos la sangre, exhibimos la lepra. Se disculpa el encalle de una fragata con tripulación novel y capitán atolondrado, se perdona la derrota de un ejército indisciplinado con jefes ineptos o cobardes, se concibe el amilanamiento de un pueblo por los continuos descalabros en mar y tierra; pero no se disculpa, no se perdona ni se concibe reversión del orden moral, el completo desbarajuste de la vida pública, la danza macabra de polichinelas con disfraz de Alejandros y Césares".

NOTAS AL CAPITULO X

1. Esta diferencia se hizo más palpable, como de inmediato lo veremos, en el reparto presupuestal, donde siempre la Marina estuvo en visible desventaja.
2. Algunos permanecieron fuera del servicio oficial, reincorporándose después de un tiempo considerable.
3. Como se dice en el volumen 1 de este tomo, en la lista de fundadores de la Sociedad Geográfica de Lima aparecen los nombres de tres insignes marinos: Camilo N. Carrillo, Aurelio García y García y Enrique Espinar.
4. En su *Mensaje* al Congreso de 1905, el ilustre mandatario reafirmó esta convicción con la siguiente declaración: "Nuestra Marina de Guerra tiene la más cuidadosa atención de mi Gobierno". Acción y convencimiento que marcarían el ritmo de toda su gestión gubernamental.
5. Según versión oral del desaparecido capitán de navío Germán Narváez, el Presidente Pardo mostró mucha simpatía por la Marina. Frecuentemente invitaba a almorzar a determinados marinos: Mavila, Caballero y Lastres, etc.
6. Durante el gobierno de Pardo, en 1905, se llevó por primera vez a la selva sudamericana el beneficio de la telegrafía sin hilos. Cfr. DELBOY, Emilio... *Memorándum...*, p. 14.
7. Como complemento de esta nueva política en beneficio de la institución, debemos recordar el proyecto del Senador Peralta (1906) encaminado a crear el Ministerio de Marina.
8. VEGAS GARCIA, Manuel I... *Necesidad de que el Perú sea potencia marítima y medios de conseguirlo.* En: *Revista de Marina.* Lima, Año IV, Ns. 1 y 2, enero-febrero y marzo-abril de 1912. Este ensayo, que obtuvo el primer premio en el concurso organizado por esta Revista, constituye un conjunto de valiosas reflexiones histórico-marítimas sobre el tema.
9. RODRIGUEZ, J.M.... *Anales de la...*, T. XII, p. 51. Para el año 1891 al Ejército se le asignó la suma de S/. 2'371,902.94 y a la Marina S/. 293,118.35; al año siguiente, con una insignificante mejora para la Marina, las asignaciones fueron; para el Ejército S/. 2'371,948.64 y para la Marina S/. 329,642.65. Sobre este punto del reparto presupuestal para Guerra y Marina, no disponemos de un estudio integral que nos permita visualizar, durante estos años, el problema en toda su magnitud; sólo contamos con los datos sueltos que aparecen en las *Memorias* de Hacienda y de los que resumió Rodríguez en su obra citada.
10. Sólo como una muestra de esta afirmación (de muchas otras que podrían citarse) reproducimos la del capitán de navío Nicanor Asín en su *Memoria* citada de 1905: "La importancia de la marina de guerra es innegable; merece tanta atención como el Ejército". Cfr. *Memoria del Comandante...* En: *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina.* Lima, año III, 1º de enero de 1906, Nº 1, p. 1.
11. *Loc. cit.* Para el año 1886, en Chile la distribución fue: Guerra 4'822,227.68 y

Marina 3'187,299.64. Cfr. *El Comercio*. Lima, 20 de febrero de 1886, p. 4. Aunque se observa diferencia, la desproporción no era tan notable como en nuestro caso.

12. VALDIZAN GAMIO, José... *La Marina de...*, p. 362. Nacido en Lima en 1862 e incorporado tempranamente al Ejército a la edad de dieciséis años, Muñiz hizo la campaña del sur a órdenes del contralmirante Lizardo Montero y, amenazada Lima, fue asignado a la guarnición de marina el 15 de diciembre de 1880. Concluido el conflicto y en meteórica carrera, ocupó cargos no sólo castrenses sino también políticos en diversos puntos de la República, sobresaliendo por su limpieza de espíritu e idoneidad profesional.
13. *Ibídem*, pp. 362-363.
14. *Loc. cit.*
15. En el marco de una historia de la vida cotidiana del Perú republicano, resulta sintomático e interesante constatar el permanente cariño y la viva simpatía que los civiles han demostrado por la Marina. No se trata de una determinada clase social ni de un específico grupo intelectual o gremial los que personifican esta inquietud; se trata –a nuestro juicio– de un fenómeno colectivo de hondas y complicadas raíces que tiene su expresión más cercana en esa identificación total y plena no sólo con la génesis y desarrollo de la institución, sino también con los valores que ella encarna.
16. Con frecuencia, trabajando estrechamente con los civiles, formaron parte de las mesas o juntas directivas altos jefes y oficiales de Marina, entre los que cabe mencionar a Casanova, Pimentel, Carvajal, Villavisencio, Stiglich y Ontaneda.
17. Indistintamente, pero siempre para significar lo mismo y para cumplir similares propósitos, se optaron denominaciones como Asociaciones, Juntas, Ligas, Sociedades o Comités Patrióticos. Históricamente hablando –refiere Germán Stiglich– la primera Junta Patriótica en nuestro territorio se fundó en 1821, a raíz de la pérdida del navío *San Martín* que era la nave Almirante de Lord Tomás Cochrane, quien dejó el puerto para entrevistarse en Lima con el Protector, y decidir sobre la actitud respecto a la Escuadra Independiente. Fondeada la nave, no teniendo como poder motriz el vapor sino la vela, y habiéndose declarado fortísima braveza, fue arrojada sobre la playa de un balneario, perdiéndose totalmente. Lima entera y los pueblos hasta entonces libertados se conmovieron, promoviéndose inmediatamente una erogación popular. Alma de ella fueron Eduardo Carrasco (después contralmirante), Hipólito Unánue y Bernardo Monteagudo, a quienes secundaron, con todo entusiasmo, los patriotas peruanos; Tramarria, los hermanos Mariátegui, Luna Pizarro, José Luis y Pablo Salmón, Francisco, Luis y Miguel Seguín, Iturregui y muchos más. La colecta se hacía no sólo en los portales de la Plaza de Armas sino en los barrios, por sus Comisarios, conforme a la organización de la época. Pronto llegaron las erogaciones de Trujillo, Chancay, Lambayeque y Piura enviadas respectivamente por Torre Tagle, Reyes, Vértiz y Seminario. El dinero recolectado se empleó en adquirir la nave *Guerrero* y en habilitar otra, que el marino Prunier tomó a los realistas. Ambas naves debidamente armadas en guerra recibieron nombres de *Belgrano* y *Balcarce* e inmediatamente fueron despachadas a intermedios, entre Pisco y Cobija, constituyéndose así en las primeras naves de guerra que fundaron la primera escuadra del Perú. Cfr. STIGLICH, Germán... *Para la Historia*. En: *Memoria del Presidente de la Junta Patriótica Nacional* (Eulogio E. Fernandini). Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1926. Anexo Nº 2, pp. 16-17.
18. SEGUIN, Enrique W... *Las Sociedades Patrióticas desde 1879*. En: *Memoria del Pre-*

sidente de la..., pp. 19-23. De este interesante trabajo tomamos la mayor parte de las referencias que sirven para la narración histórica de estas instituciones.

19. Con motivo de las elecciones políticas de 1891, los miembros de la "L.P" se reunieron en asamblea y resolvieron concurrir al campo eleccionario en defensa de sus ideales, acordándose, en una memorable sesión secreta, a la que concurrió casi la totalidad de sus asociados, adoptar el significativo nombre de "Unión Nacional", con el que siguió hasta la fecha en que se formó de su seno el "Partido Radical". *Ibídem*, p. 20.
20. Cfr. *Memoria del Presidente de la...*, p. III. Para la historia de esta institución consúltese: FIGUEREDO, Santiago... *Memoria de la Junta Patriótica a los erogantes que han contribuido a la compra del crucero "Almirante Grau"*. En: *Memoria del Presidente de la...*, Anexo Nº 1, pp. 3-11.
21. Refiriéndose a don Santiago Figueredo, gran animador de la junta, Basadre escribe "Figueredo demostró honorabilidad, energía y patriotismo excepcionales. Se sobrepuso a momentos de desaliento e indolencia y manejó, en unión de sus colegas, con la más severa pureza el dinero donado muchas veces por gente modesta" Cfr. *Historia de la...*, T. XI, pp. 199-200. Uno de sus biógrafos ha escrito lo siguiente: "Después de los desastres de la guerra con Chile, hubo de reaccionar el espíritu nacional. Y don Santiago Figueredo fue el Paladín de esa reacción, el portaestandarte de un movimiento de optimismo, de fe y esperanza; el propiciador de una realista actitud fecunda. Y surgió pujante y hermosa la Liga de la Defensa Nacional, concretada después de la Liga Patriótica. Y don Santiago Figueredo fue alma y brazo, corazón y cerebro de esos organismos que merecieron el bien de la Patria. Con tesón admirable, con la más pura fe patriótica, defendiéndolos de toda inversión que no fuera el sacro fin para el que fueron oblados por los pueblos del Perú, reunió y cuidó los fondos pro-marina. Dedicó sus energías, con la fe de las almas grandes, a la constitución de nuestra marina de guerra, llegando a colectar un millón de soles que sirvieron para ayudar a adquirir el *Grau* y el *Bolognesi*. Presidente de la Junta Patriótica, siguió al pie de la letra su íntimo proverbio: "Yo, Santiago Figueredo, desconfío de Santiago Figueredo". Cfr. CAMACHO, Diego... *Santiago Figueredo*. En: *Suplemento de Magazine Semanal Peruano*. Lima, jueves 9 de enero de 1941, p. 6.
22. Entre los miembros civiles figuraron Anselmo Barreto, Federico Villarreal, Artidoro Espejo, Manuel Yarlequé, etc. Cfr. SEGUIN, Enrique... *Ob. cit.*, pp. 22-23.
23. Por hallarse desempeñando la cartera de Guerra y Marina, Carvajal fue reemplazado por Manuel A. Villavisencio. Cfr. *El Comercio*. Lima, 17 de mayo de 1900, p. 2.
24. Con similar intensidad y con idéntica ilusión, fueron las campañas que a nivel nacional y durante los casi cincuenta años que duró el cautiverio organizó el Gobierno o reconocidas Sociedades Patrióticas a fin de recaudar los fondos necesarios para el rescate de las provincias cautivas de Tacna y Arica. A través de donativos, colectas, óbolos, erogaciones públicas o en su defecto organizando incesantemente funciones teatrales, corridas de toros y en general toda clase de espectáculos deportivos, se procuró conseguir los fondos requeridos y evitar así cualquier merma del Tesoro Público, tan afectado ya por el conflicto del 79. Cfr. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl... *La Chilenización de Tacna y Arica, 1883-1929*. Lima, Editorial Arica S.A., 1974. Tercera Parte, cap. III, pp. 230-270.
25. Según refiere Basadre, por disposición que adoptó el 13 de julio de 1880 la "Junta

Central Administradora de Donativos para la Guerra con Chile", bajo la presidencia del obispo Pedro José Tordoya, comunicó a Pflucker que había cesado en el ejercicio de sus funciones de comisionado y que debía dar cuenta y hacer entrega de las sumas que estaban en su poder al ministro del Perú en Francia, Toribio Sanz. El 4 de setiembre de aquel año, Pflucker cumplió con efectuar la entrega formal de todo lo que atañía al encargo que había recibido poniendo a disposición de Sanz "Los fondos que no estaban comprometidos al pago de los buques en construcción" y dándole cuenta de aquello que él había manejado. *Ibídem*, T.VIII, pp. 151-152. Formaron parte de la mencionada junta insignes compatriotas como Manuel Candamo, Aurelio Denegri, Juan P. Gallagher, César Canevaro, etc.

26. En su *Mensaje* de 1906, el Presidente Pardo al referirse a la labor cumplida por la junta manifestó: "Debo dejar constancia del concurso entusiasta y permanente con que la Junta Patriótica ha contribuido a la adquisición del *Almirante Grau*...".

27. En este año de 1906 (27 de julio) el conspicuo patriota Juan J. Koster, nacido en Arica pero con varios años de residencia en Mollendo, propuso al presidente de la "Sociedad Fraternal de Artesanos" de la localidad, la idea de iniciar una colecta pública para adquirir un buque-Escuela para nuestra Marina de Guerra. El pedido fue formulado en los siguientes términos:
El que suscribe, considerando:
"1º Que conceptúa a propósito festejar el aniversario de nuestra Sociedad, mediante una iniciativa que aproveche a todos los artesanos y obreros del Perú.
2º Que ese provecho debe tener por base la seguridad del Estado;
3º Que uno de los factores de esa estabilidad es la instrucción de una marina militar; y
4º Que no existiendo hasta hoy un Buque-Escuela que pueda hacer viajes de alta mar, en que los jóvenes aprovechan prácticamente los estudios y enseñanzas que reciben en los buques de estación en el Callao.
Propone:
1º La "Sociedad Fraternal de Artesanos" inicia hoy una inscripción ante todos los artesanos y obreros del Perú, para cubrir el costo de construcción y equipo de un Buque Escuela, circulando la noticia a las demás sociedades de obreros de la República.
2º La inscripción anual será no menor de una libra.
3º Nómbrase como Tesorero para este objeto al socio honorario señor doctor don Fernando G. Alvizuri, Prefecto de este departamento.
4º El Buque Escuela que se construya, debe llevar el nombre de un artesano célebre en nuestra Historia Nacional.
5º Que se autorice a la Junta Directiva de nuestra benemérita sociedad la ejecución de esta propuesta, una vez aceptada".
En: *Prisma*. Lima, 28 de setiembre de 1907, Nº 58, p. 3.

28. A partir de 1896, *El Comercio* publicó interminables listas conteniendo el monto de estas donaciones.

29. Al parecer, la opinión pública se hallaba un tanto defraudada por la suerte corrida en años anteriores con los donativos. Ya por una causa, ya por otra –dice Figueredo– éstos tuvieron aplicación diferente de la designada al principio o, sencillamente, no alcanzaron a la cifra necesaria para conseguir el fin apetecido.

Con este antecedente –concluye– era natural que no se creyera factible la obra encomendada a la junta.

30. Aunque la junta –refiere Figueredo– no se hallaba vinculada al gobierno ni por su origen ni por la independencia de sus miembros, fue confundida a menudo con las comisiones que el Ejecutivo creó, por intermedio de los Municipios, para colectar fondos a fin de adquirir naves.
31. FIGUEREDO, Santiago... *Ob. cit.*, pp. 8-9.
32. Inmediatamente después de hacerse cargo de la Prefectura, en mayo de ese año, Moreno lanzó tan feliz idea.
33. RAZURI, José Vicente... *El Club Grau en la Historia de Piura* (1885-1948). Lima, Empresa Editora Peruana S. A., 1948. p. 3. A los pocos días de la inauguración, se fundó el "Club Grau" con el nombre de "Sociedad Artesanos Grau de Auxilios Mutuos", bajo la advocación del héroe piurano.
34. En los meses de julio y agosto del año indicado, *El Comercio* dio cuenta de estos hechos, resaltando la labor de Bacigalupi.
35. Según narra Néstor Gambetta, los entonces cadetes navales Remigio B. Silva, Jorge Miota, Fausto Castañeda y los hermanos Ernesto y Carlos Caballero y Lastres expresaron al Concejo su patriótica satisfacción a nombre de sus compañeros de aula. Cfr. GAMBETTA, Néstor... *El Monumento al Contralmirante Miguel Grau*. En: *El Comercio*. Lima, 21 de noviembre de 1956.
36. En los primeros días del mes de junio de 1896, se nombró una Comisión integrada por Manuel Portuondo, Francisco Valdiviezo y Federico Bolognesi para continuar en ese puerto la suscripción a favor del monumento a Grau.
37. En: *El Comercio*. Lima, 17 de octubre de 1894, p. 2. edición de la mañana.
38. La estatua de bronce –según la descripción que recoge Basadre representa a Grau señalando al sur; se alza la figura sobre una columna dórica de granito cuya base y capitel son de mármol. El monumento tiene una altura total de 10.76 m. En la columna se lee la siguiente inscripción con letras doradas a fuego: "A Miguel Grau, Homenaje del pueblo del Callao, 1897". Las caras de las bases llevan cuatro planchas de bronce. Una de ellas contiene la plana mayor de los oficiales del *Huáscar* y de su guarnición. En el lado opuesto aparece la referencia al acuerdo del Concejo Provincial del Callao sobre el homenaje. Las otras dos son bajorelieves con el combate de Iquique y el de Angamos. En medallones especiales aparecen las efigies de los jefes y oficiales del monitor que habían fallecido. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T.X., pp. 255-256.
39. Como se sabe –anota Basadre– por decreto de 28 de mayo de 1880 Piérola como Dictador y Manuel Villar como su Secretario de Marina habían ordenado que los retratos de Miguel Grau, Elías Aguirre y Enrique Palacios fueran colocados en la sala de sesiones de la Legión de Mérito por él creada "condecorados el primero con la cruz de acero de segunda clase y los dos últimos con la de primera". *Ibídem*, p. 256.
40. Los diarios y revistas de la época contienen preciosas descripciones narrando lo acontecido en aquellos dos días. Específicamente, resulta útil la consulta de la revista *El Perú Ilustrado* por sus variadas ilustraciones. Modernamente Geraldo Arosemena consigna una detallada descripción en su conocido libro *El Almirante Miguel Grau*, pp. 261-270; lo mismo que Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú*, T. IX. pp. 263-267.
41. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.
42. ELIAS, Julio J... *Fuentes para el...*, vol. I, pp. 472-480.

43. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *Ob cit.*, p. 269.
44. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, p. 267.
45. Más tarde, el ensayo fue incluido en el opúsculo que con motivo del 64º aniversario de la Independencia Nacional (el 28 de julio de 1885) editó la Sociedad Administradora de la Exposición bajo el título *Recuerdo a los defensores de la Patria*; posteriormente (1894) el propio autor lo consignó, después de sucesivas correcciones, en su magistral libro *Pájinas Libres*. Cfr. BASADRE, Jorge... *Los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva-Aguero, Porras y Bustamante y Rivero sobre Grau. Un ensayo de sociología histórico-literaria*. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, enero-junio de 1978, Nº 1, pp. 101-118.
46. A pesar del repudio final que González Prada hizo de sus opiniones patrióticas –apunta Basadre– jamás se desdijo de su elogio de Grau.
47. En una carta de Alfredo González Prada (hijo del escritor) a Oscar Grau Astete (nieto del héroe) fechada en Nueva York el 2 de febrero de 1943, se lee: "...una de las más bellas cosas que mi padre escribió fue su elogio de Grau. De pocos compatriotas nuestros escribió líneas encomiásticas, pero con Grau su pluma no escatimó alabanzas. Lo conoció personalmente. Hasta hizo con él un viaje en el *Huáscar* y lo recordaba siempre con vivísima simpatía". Cfr. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, p. 111.
48. LAVALLE, José Antonio de... *Mi misión en Chile en 1879*. Lima, Editorial Ausonia Talleres Gráficos S. A., 1979, p. 132. Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
49. Semejantes frases sobre el glorioso monitor estampó el venezolano Jacinto López en su libro *Historia de la guerra del guano y el salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*.

Capítulo XI

EL INTENTO FEDERALISTA DE LORETO Y EL VIAJE DEL *CONSTITUCION* AL PARÁ

OCURRENCIA DEL HECHO. CAUSAS EXTERNAS

En su edición vespertina del martes 19 de mayo de 1896, el diario *El Comercio* publicó un telegrama enviado desde Pará dando cuenta del cambio político ocurrido en Iquitos. El despacho, firmado por Ricardo Seminario, dice escuetamente: "Iquitos, en comicio popular importante, proclamó federación. Tuve que aceptar hecho, salvando orden público, asumiendo título gobernador provisional. Reconócese Gobierno Piérola".

Seguidamente, aparecían los nombres de los colaboradores inmediatos del nuevo régimen: Mariano José Madueño (Ministro General) y Secretarios de Estado: Ezequiel Burga (Justicia), Cecilio Hernández (Gobierno) y Juan del Aguila (Hacienda). De esta forma, y después de diecisiete días de producido el hecho, el gobierno central se enteraba de lo acontecido en la ciudad de Iquitos, residencia de la autoridad departamental[1].

El día 6 de mayo, comunicando un acuerdo del Consejo de Estado, Ricardo Seminario se había dirigido por escrito a los señores Pedro Correa y Manuel Castro para manifestarles su nombramiento para integrar la Comisión que viajaría a Chachapoyas con el propósito de "explicar los alcances del nuevo Estado Federal de Loreto y lograr su

adhesión". Además, les hizo llegar un "Pliego de instrucciones" (firmado por todos los miembros del gobierno) para cumplir a cabalidad con el cometido[2].

Efectuadas las averiguaciones del caso, resultó que el verdadero instigador y cabeza del grupo subversivo era el coronel cusqueño Mariano José Madueño (que poco antes había sido nombrado por Piérola, Cónsul del Perú en Pará) y que el coronel Ricardo Seminario y Arámburu (jefe de la guardia civil de Iquitos) había sido electo como Gobernador a instancias de Madueño[3].

Igualmente, se supo que los otros integrantes (personas allegadas a ambos por diversos vínculos) también habían sido designados por el cusqueño.

Los rebeldes federalistas, tal como se lee en el telegrama anterior y en documentos posteriores, no desconocieron el gobierno de Piérola; por el contrario –como lo recuerda Jorge Dulanto– para justificar su actitud y dar sentido a la insurrección, invocaron el hecho de que este caudillo había propiciado el federalismo en la declaración de principios del Partido Demócrata. Sin embargo, en el Estatuto dado a conocer por esos días, se establecía que mientras el país adoptaba el sistema federalista, Loreto asumía los poderes y derechos de un Estado; asimismo, que las relaciones de ese Departamento con el gobierno de Lima se llevarían conforme a las exigencias de la situación[4]. Semejante parecer, expresó Madueño en una Proclama al pueblo de Loreto planteando la aspiración de ese Departamento a la autonomía y al "aprovechamiento de los grandes recursos naturales con que cuenta". En otro documento bastante extenso (oficio de 5 de mayo de 1896 al Ministro de Gobierno, Policía, Obras Públicas), Madueño reiteró tal espíritu; en esta oportunidad, además, explicaba desde su particular punto de vista, las motivaciones, naturaleza y alcance del movimiento federalista. Aquí el importante testimonio publicado en *El Comercio* el 21 de julio de ese año:

> "Tengo el honor de comunicar y dar cuenta á US., y por su digno conducto á S.E. el Jefe de la Nación, que el 2 del mes corriente, en la noche, se proclamó en esta capital, pacíficamente, la forma federativa para todo el Perú, constituyéndose De Hecho en Estado autónomo al antiguo departamento de Loreto, pero reconociendo siempre como Presidente de la República al Excmo. señor don Nicolás de Piérola.
>
> En el mismo día y a la misma hora, 7 p.m. el pueblo en masa me proclamó Gobernador Provisorio del Estado, honor que decliné por conveniencias políticas del momento y como una demostración del

desinterés que guiaba mis actos, en la persona del señor Coronel don Ricardo Seminario, Jefe de la fuerza, quien sorprendido ante tan imponente como irresistible manifestación popular y tomando en cuenta la gravedad de las circunstancias y el simpático principio de la federación, que proclamaba la multitud agolpada a la puerta del cuartel, principió en todo conforme á sus convicciones de antiguo demócrata, no pudo menos que adherirse con entusiasmo y con recto criterio, al movimiento, salvando así también el órden público, que hubiera sido seriamente amenazado en caso de resistencia.

Tan recomendable y juiciosa actitud, fue la causa al rehusar yo la Gobernación que se me ofreció, de que designase en mi lugar para la jefatura provisoria, al coronel Seminario, designación que fue aceptada por el pueblo y admitido por aquél, no sin que antes se hubiera también excusado insistiendo en que fuera yo y no él el jefe provisorio; quedando en consecuencia, en esa misma noche, constituido el Gobierno Provisorio del Estado, con el referido señor coronel como Gobernador y el infrascrito como Ministro General.

Al dar cuenta a US. de tan plausible acontecimiento, que de ninguna manera envuelve una disgregación del territorio nacional, sino simplemente la adopción de una forma gubernativa más apta para el bienestar de esta importante zona; cúmpleme manifestar a US. y por su digno órgano a S.E. el Presidente, que el Gobierno Estadual de que formo parte, verá con suma satisfacción que sus procedimientos, ampliamente justificados por las circunstancias y por razones de un orden político trascendental, merezcan la aprobación del Supremo Gobierno de la República, pues ellos no son sino la consecuencia de un derecho y de una necesidad largo tiempo sentida por estos remotos pueblos, cuya vida y desenvolvimiento están vinculados a la autonomía que ya tienen conquistada, sin romper por eso con los lazos nacionales, antes bien estrechándolos y fortaleciéndolos.

Y es tanto más de esperarse esa benévola actitud del Gobierno Nacional, cuanto que el sistema adoptado es el mismo que figura en el programa político de S.E. el Jefe de la Nación; el mismo que á tan alto grado de prosperidad ha llevado á las principales Repúblicas de América en que impera ese régimen; y el mismo, en fin, que es hoy la aspiración común y más vehemente de los principales departamentos de la República, que no tardarán en secundar nuestra actitud, entrando de lleno en la vida federal, ahogando las conspiraciones sordas del remitente personalismo y facilitando al Jefe del Partido Demócrata, hoy en poder, realización efectiva y

oportuna, del punto más importante y simpático de su antiguo credo político.

Las aspiraciones de los pueblos y las ideas fecundas, no son una realidad ni conquistan un puesto entre las instituciones efectivas de una nación, sino cuando penetrando de lleno en el terreno de la práctica, se yerguen y afianzan como hechos consumados, así la Independencia de Sud-América, tantos años inspirada y proyectada por los filósofos y los pueblos subyugados, no fue una realidad benéfica, sino cuando los próceres de esa guerra magna, abandonando la región de las simples ideas, entraron osadamente en el período eficaz y resolutivo de la acción; y aún cuando la aspiración federal á que hemos dado realidad en el Departamento que más necesitaba ese régimen, dista mucho de equipararse en grandiosidad con la gran causa de la emancipación patria, no por eso deja de tener un mérito relativo y entrañar un principio de consideración de vital importancia para la República. Es sin duda después de la independencia, la única revolución de principios que se ha operado positivamente en el Perú y como las personas no entran para nada en evoluciones de este género, de allí, lógicamente, el reconocimiento y subordinación jerárquica que guardamos al Gobierno constituido en Lima, máxime cuando el Presidente de la República profesa el mismo principio federal aquí realizado.

El ya histórico pronunciamiento federal de Iquitos, venía determinándose como un hecho inevitable, como una necesidad imperiosa de inaplazable satisfacción para Loreto y hasta como el único medio de asegurar en el porvenir, por este lado, la integridad del Perú; de tal suerte que este acontecimiento, no sólo ha sido un paso de conveniencia limitado á esta zona opulentísima y tan descuidada por la administración central de todas las épocas, sino empresa de previsión y patriotismo nacional.

El amor al Perú, de que formamos y formaremos siempre parte, arde hoy, tal vez más vivo que nunca, en nuestro pecho, y nada sería capaz de llevarnos al crimen abominable de pensar ni remotamente, en atentar contra la integridad patria que miramos y miraremos siempre como lo más sagrado que ofrecerse pueda á nuestra consideración y sentimientos políticos.

Por otra parte, el pronunciamiento de la federación en Iquitos no es hecho aislado, él responde, como iniciativa de gran valor político, á una aspiración común á todos los departamentos del Perú, que anhelaban tiempo a la sustitución de la forma unitaria para la forma federal, como la más adecuada para su bienestar y desdoblamiento,

y como la más conforme con sus tradiciones, carácter y circunstancias físicas y etnológicas: es también –ya lo llevo expresado– principio de reforma inscrito en el programa del actual Jefe de la Nación, el Excmo. señor don Nicolás de Piérola, quien en su ilustrado criterio, es lógico suponer, vea en este paso una base propicia para apresurar –saliendo del terreno de los simples proyectos y de los vagos deseos– la ejecución de sus ideas, precisamente por un lado más interesante y popular –la federación–; para dar cumplimiento y radical solución á las graves é intrincadas dificultades del momento en la política interior; y para satisfacer, en fin, una justa ambición y una necesidad de vida de los más importantes pueblos del Perú, ahogando y confundiendo en el fecundo principio de la federación. Por cada vez más pronunciados síntomas de desconcierto y revueltas personalistas, que amenazan seriamente de nuevo, la tranquilidad de la República.

El Gobierno Provisional del Estado de Loreto, espera que el Gobierno General de la República, y el próximo Congreso Nacional, haciendo justicia á sus elevados móviles, y reconociendo la necesidad y conveniencia de la evolución federal operada, se coloquen á la altura que las circunstancias exigen, aceptando tácitamente cuando menos nuestra actitud y el derecho con que estos pueblos han satisfecho una imperiosa necesidad de vida y engrandecimiento, no sólo para sí, sino para toda la República, determinando á la vez la oportunidad de convocar una Constituyente Nacional que organice y establezca la federación, regularizándola en todo el territorio".

¿Cómo fue acogido el levantamiento en esa parte de la Amazonia? No obstante la rapidez con que se extendió (hasta Yurimaguas y Moyobamba) y al hecho de que a él se incorporaran muchas personas importantes del lugar, los insurrectos no contaron con el calor y la acogida de la población loretana. La apatía de ésta, fue a la larga un factor decisivo para su fracaso. En Lima y otras principales ciudades de la República, la sublevación no sólo despertó natural curiosidad e interés, sino también una viva y profunda inquietud por la proyección política y social que tendría para la marcha del país. Sin embargo, hubo pueblos que también (y en número no reducido) la condenaron desde su origen. Algunos periódicos limeños expresaron su opinión desfavorable y restaron importancia al acontecimiento. *El Comercio* desde su inicio condenó la insurrección y defendió en ese momento el centralismo político (editorial del 19 de mayo); calificó a la rebelión como un "escándalo" carente de "toda transcendencia"[5]. Precisamente, en esta misma fecha en su edición de la tarde, el mencionado diario publicó

un extenso artículo de Ricardo Morales Bermúdez analizando la naturaleza y el significado del suceso. Bajo el título de *El Movimiento político de Iquitos*, el artículo dice:

"El Departamento de Loreto, situado en la parte oriental de la República, es en la actualidad la porción del territorio nacional que más riquezas encierra: sus inmensos y descorridos bosques, donde la naturaleza es tan fecunda, es un emporio de riquezas y donde, nacionales y extranjeros, que se han internado por el bienestar y prosperidad del Perú, han visto el porvenir de la nación. Empero, –triste es decirlo–, los gobiernos que se han sucedido en el fragor de las contiendas civiles, cuando han tenido épocas de tranquilidad y paz, –más se han ocupado de intereses secundarios– que de los verdaderos intereses de ese importantísimo Departamento el cual está estrechamente ligado al interés de toda la nación.

Mucho se ha declamado en sociedades científicas, en periódicos, en congresos y en gobiernos, de la urgente necesidad de dar impulso a la inmigración extranjera y de la apertura de vías de comunicación como condiciones esenciales para el progreso del Departamento; pero, desgraciadamente, todo ello se ha quedado en buenos discursos ó en artículos más ó menos bien meditados y sin que nada se tradujese en hechos en que se viera el firme propósito de realizar tan trascendentales reformas. De este modo, no obstante que se reconocía la influencia que ejercía en la prosperidad de la República el proyecto de Loreto, hásele dejado siempre, por interés de poca ó ninguna valía, olvidado, sin ocupar el puesto que le correspondía, y con más fácil comunicación con otros estados que con aquel del cual forma parte integrante.

Reconocido por los hijos de aquel importante departamento, la gran riqueza que contienen sus bosques y sus ríos, riqueza que aventajaría en mucho á la riqueza del Departamento que hoy ocupa Chile, el de Tarapacá el cual debe su desgraciada suerte de hoy solamente á las riquezas que contienen sus pampas; y teniendo además, la convicción de que el gobierno central de la nación no se ocupaba en impulsar el Departamento en la senda que anhelaba, en la senda del progreso, nació la idea de la independencia absoluta en unos ó la independencia del poder central ó sea la federación, en estos, con los medios únicos para impulsar aquella rica porción del territorio nacional en el progreso moderno; ideas que no han abandonado jamás y que no han puesto en práctica por motivos que más adelante manifestaremos. Siempre hemos tenido, por consiguiente, la convicción de que tarde ó temprano y debiendo únicamente a la incuria

de los gobiernos, se verificase un movimiento tendente á poner en práctica aquel deseo, que día a día se aumentaba en los hijos de Loreto y aún en algunos de los departamentos limítrofes, como Amazonas.

Más de una ocasión he hablado para que los hijos de Loreto satisfacieran sus aspiraciones políticas, tanto por la dejadez ya mencionada de los gobiernos, cuanto porque contaban con ciudadanos ventajosamente preparados para una coalición de aquella especie y con el elemento principal sobre el que sustentan las naciones su grandeza y poderío: dinero; teniendo además como favorecedor de sus designios la gran distancia á que se encontraban de la inmediata acción del Gobierno y de la más grande dificultad aún en que se hallaría éste para transportar sus tropas á aquellas apartadas regiones, que exigiría lo menos mes y medio de penosas marchas. Pero los hijos del departamento, dejando aparte el resentimiento que pudieran abrigar por la dejadez del Gobierno las facilidades que se les presentaba para verificar una evolución salvadora, han tenido en consideración las difíciles situaciones por las que continuamente ha atravesado la República, en las cuales todo movimiento hubiera traído consigo, lejos del engrandecimiento anhelado, el probable retroceso y otros males. Han sido, pues, los hijos de Loreto, antes que loretanos, peruanos: su patriotismo les ha impedido hasta ahora dar ese gran paso en conformidad con sus deseos y con los principios modernos del Gobierno.

Somos decididos partidarios de la reforma republicana-federal, tanto porque las consecuencias de nuestros avanzados principios políticos, cuanto porque vemos claramente que el Perú encontraría, después de tantas pruebas infructuosas, su engrandecimiento y prosperidad en aquella forma de gobierno republicano, que en la época actual es la última palabra dada por la ciencia con respecto al gobierno de las naciones, quedando para otras épocas, que tardarán aún mucho en llegar, formas más avanzadas aún. Pero estos nuestros principios no quieren decir que hoy, que la República no ha entrado en la era de la convalecencia de la última y sangrienta contienda civil, que aún la anarquía que reina entre los peruanos está bastante manifiesta, nos adherimos al movimiento de Iquitos, así como no obtendrá tampoco la adherencia de los hijos de ese departamento que actualmente residen en Lima y de los mismos de allá. Por todos estos motivos no creemos que el movimiento de Iquitos cuente con el concurso de los hijos del departamento, creyéndolo sí un movimiento inconsulto del jefe de la fuerza existente en ese lu-

gar, impulsado por móviles tal vez extraños á la noble idea de la federación.

Por otra parte, nos anima también la esperanza de que el movimiento no cuente con la opinión de la mayoría, ni aún minoría sana, el nuevo hecho de que haya tenido su origen en el cuartel, en los cuales, antes que una idea, impera siempre la desmedida e inconsulta ambición de los audaces que cargan sable que la nación les confiere para resguardo de su soberanía. Es por esto que tenemos la esperanza, –y por hoy son estos nuestros deseos–, de que el movimiento no seguirá adelante, esperando, si, mejor época para dar tan adelantado paso en la senda del progreso político.

Llamamos, con este motivo, seriamente la atención del Supremo Gobierno para que con la mayor celeridad que le sea posible, tome las medidas indispensables á impedir que tome cuerpo el movimiento, pues entonces todo el esfuerzo será inútil, y a este movimiento seguirá otro de alguno de los departamentos que en diversas ocasiones han manifestado ideas análogas á las de Loreto, y como las naciones que nos rodean, enemigas, hallarían la ocasión propicia para satisfacer sus deseos de ensanche territorial, siendo entonces inconscientemente ayudados por los enemigos del gobierno, que hallarían la oportunidad para levantarse en armas contra las instituciones que hoy nos rigen, tendríamos el desastre, la desaparición quizás de la nacionalidad peruana, ó sea el triste legado de los pasados errores".

La reacción del gobierno fue severa, enérgica y decidida. De inmediato, el Presidente Piérola encomendó al Ministro de Guerra y Marina, coronel Juan Ibarra, la misión de restablecer in situ el orden alterado, "utilizando todos los recursos que para ello fuesen necesarios". Al mismo tiempo, el Ministro de Gobierno y Policía, con fecha 20 de mayo, despachó una Circular a todos los Prefectos de la República explicando y condenando el "enorme crimen de un grupo de peruanos extraviados". Nueve días después, el gobierno decretaba la clausura del puerto de Iquitos a las naves tanto nacionales como extranjeras, "quedando los buques infractores de esta disposición sujetos a las penas establecidas por el artículo 5º del Reglamento de Comercio".

El Ministro Ibarra se abocó a organizar y enviar sucesivamente, por diferentes vías, tres expediciones militares, siguiendo un plan minuciosamente analizado a nivel de Gabinete. El 22 de mayo el Supremo Gobierno decidió enviar "en comisión especial y extraordinaria" por la vía de Magallanes y a bordo del transporte *Constitución*, al propio Ibarra (asignándosele un haber mensual de 400 soles[6]. El 27 de mayo

se nombró al coronel Eduardo Jessup Jefe de la División que marcharía hacía Loreto por la entonces nueva ruta del Pichis, debiendo a la brevedad posible presentar el personal necesario para el desempeño de la comisión, así como su respectivo presupuesto; quedó disuelta cinco meses después (31 de octubre). Como Jefe de la Sección Naval de esta División fue nombrado (8 de junio) el capitán de corbeta Nicanor Asín[7]; cuatro días después, dicha sección se completó con el siguiente personal que disfrutó del haber mensual (comprendida la gratificación de embarcado y de camino) que a continuación se detalla:

Alférez de fragata Pedro A. Buenaño	110	soles
Piloto Alberto Yrigoyen	75	"
Un contramaestre	70	"
Un guardián	50	"
Dos carpinteros, á 75 c/u	150	"
Un calafate	60	"
Un condestable	70	"
Cuatro artilleros de preferencia, á 30 c/u.	120	"
Veinte marineros, á 20 c/u.	400	"
Un herrero	60	"

Asimismo, por resolución suprema, se constituyó una columna expedicionaria sobre la base de las gendarmerías de Cajamarca, Amazonas y Loreto, nombrándose como Jefe al coronel graduado Fabián Merino. Simultáneamente, se envió al coronel Emilio Vizcarra con 280 hombres, llevando el encargo de desempeñarse como Prefecto del Departamento de Loreto. El 13 de junio salió de Lima el coronel Jessup al mando de una nutrida expedición; otro tanto hizo días después el Ministro de Guerra y Marina con un regimiento de infantería en la mencionada nave.

Por telegrama recibido el 11 de junio de Rio de Janeiro, se supo en Lima que los rebeldes habían armado, tres batallones y una lancha á vapor con dos cañones de sistema antiguo; que habían fortificado los puntos estratégicos de entrada y salida del puerto; que el comercio continuaba operando regularmente; que se había dado la Constitución provisional del nuevo Estado, en cuyo primer artículo se establecía que "Loreto formaba parte integrante del Perú"; finalmente, que Ricardo Seminario (en su condición de máxima autoridad política) había entablado relaciones oficiales con los estados brasileños de Pará y Amazonas.

El 6 de julio, Seminario envió un telegrama a Piérola en el que delineaba la orientación federalista del movimiento, reafirmaba la intención de no desconocer al gobierno central y expresaba el ánimo (en ca-

so de no ser aceptado el pronunciamiento del 2 de mayo) de evitar cualquier lucha fratricida en desmedro del "bien de la Patria". Por último, comunicaba el nombramiento de Ezequiel Burga en Pará como su representante. Con fecha 7 del mismo mes, Piérola dio respuesta a Seminario exigiéndole la entrega inmediata del poder político al Cónsul del Perú, Carlos López Larrañaga, mientras llegase el Ministro Ibarra. El día 8, el Ministro de Gobierno solicitó al Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Lima su opinión sobre lo ocurrido en Loreto. La respuesta, dada por escrito al día siguiente, entre otras cosas dice: "En concepto del Fiscal, es complejo el delito cometido por los rebeldes de Loreto, pues no sólo tiende a alterar la forma de Gobierno, reformar las instituciones, sustraer a la obediencia del Gobierno los Departamentos de Loreto y Amazonas e investir de facultades no obtenidas legalmente a los jefes de la rebelión, sino a desmembrar el territorio nacional, comprometiendo el porvenir y el prestigio del Perú". Recomendaba el Fiscal Gálvez penas más duras que la expatriación contemplada en el Codigo Penal[8].

A los pocos días, el 17 de julio, *El Comercio* informaba que el movimiento revolucionario de Iquitos había concluido con la huida de sus mentores y "sin que se haya derramado ni una sola gota de sangre". Hasta ese momento, informaba también el diario limeño, ninguna de las tres expediciones militares había llegado a su destino (Ibarra, Jessup y Merino). El 5 de agosto el coronel Emilio Vizcarra, nombrado Prefecto y Comandante General del Departamento de Loreto por el gobierno, dirigió una circular a los habitantes de Loreto dándoles a saber "que el orden público se hallaba restablecido". En su *Mensaje* al Congreso de 1896, el Presidente Piérola anunció la pacificación de Loreto. Entre otras cosas, manifestó con evidente desagrado y en tono enérgico: "Un puñado de hombres de aventura, prostituyendo hermosa enseña que será luego condición de vida no sólo para nosotros sino para millones de otras gentes y servirá luego para resolver más de un problema sudamericano, aprovechándose de la cuasi incomunicación en que las comarcas amazónicas se hallan con el resto del Perú habitado; explotando naturales aspiraciones de sus moradores y engañándoles con la seguridad de que tendrán el apoyo del gobierno y del país, les indujeron a cometer el atentado de desconocer a la Constitución"[9].

Económicamente, las medidas adoptadas para sofocar la rebelión ocasionaron un fuerte desembolso al ya tantas veces castigado Erario. Los egresos en este sentido (incluyendo las sumas tomadas por los federalistas) ascendieron a 827,573.40 soles.

Con la serenidad que nos da la distancia temporal, cabe preguntarse

¿qué móviles impulsaron a Madueño y a su grupo para tomar una decisión de esta índole? De acuerdo a la información no oficial de la época, podemos manifestar que la motivación primigenia no tuvo exclusivamente su origen en las ambiciones políticas o personales de los cabecillas (versión propagada por las autoridades) sino en algo más profundo y vital que venía gestándose desde mucho antes. En esta oportunidad, como de inmediato lo veremos, circunstancias y razones antiguas (teñidas de fuerte contenido geográfico y económico) se aglutinaron para eclosionar con vehemencia y al amparo de la intrepidez de un grupo de hombres convencidos, desde su particular punto de vista, de las bondades del sistema federalista.

SIGNIFICACION HISTORICA. BALANCE Y APRECIACION

Desde una perspectiva nacional y no obstante su fracaso y la cortedad de su duración (apenas cerca de dos meses), el intento federalista de Loreto de 1896 tuvo una notable y significativa repercusión. En primer lugar –conforme lo señala Basadre– presentó caracteres propios, no conocidos antes en el Perú, que lo tipificaron como un movimiento de definida vocación federalista, despertando enorme expectativa en más de una ciudad del territorio de la República con similares pretensiones e inquietudes políticas. En segundo lugar –como editorializaba *El Comercio* en su edición del 17 de julio de aquel año– consiguió que el país entero "fijase su atención e hiciese carne propia los problemas allí vividos". Y por último, consiguió de la administración central, de ese momento y de los años sucesivos, la dación de algunas medidas, sobre todo administrativas y técnicas, que, directa o indirectamente, incidieron favorablemente en el zigzagueante desarrollo posterior de la zona. En síntesis, la sublevación de mayo tuvo el mérito de despertar entre los peruanos el sentimiento de que no era posible continuar prescindiendo de esa rica región, viviendo a espaldas de ella y dejándola abandonada a su propia suerte "atraída por la corriente del caudaloso Amazonas que la arrastra fuera del Perú"[10].

Ahora bien, como se explicaba líneas adelante, la motivación de este movimiento no debemos hallarla únicamente en las razones un tanto triviales aducidas por las autoridades de entonces; sus raíces hallan antiguo origen en diversas y complicadas circunstancias. Desde hacía algún tiempo, algunos viajeros y exploradores habían ya señalado el peligro latente de este malestar, indicando como causas tres situaciones de enorme trascendencia: 1º la distancia que separaba a Loreto del

resto del país (el mínimo de toda comunicación alcanzaba a cuarenticinco días); 2º el aislamiento o abandono en que se encontraba por la carencia de vías de comunicación; y 3º la posibilidad de explotar autónomamente sus ricos, abundantes y variados recursos. A estas tres circunstancias, habría que agregar otra de no menos importancia que aquéllas: el sistema fiscal imperante en esos lugares (de características libérrimas que por mucho tiempo favoreció a sus pobladores y que por estos años fue restringido[11]. La insurrección de Seminario –según el pensamiento de la época– vino a amalgamar estas aspiraciones. En 1887, el viajero Olivier Ordinaire que recorrió esos parajes, anotó: "Por consecuencia de su alejamiento de la capital, de la falta de medios de comunicación con el Pacífico, el Perú Amazónico vive, al menos bajo el punto de vista comercial, con una vida independiente"[12].

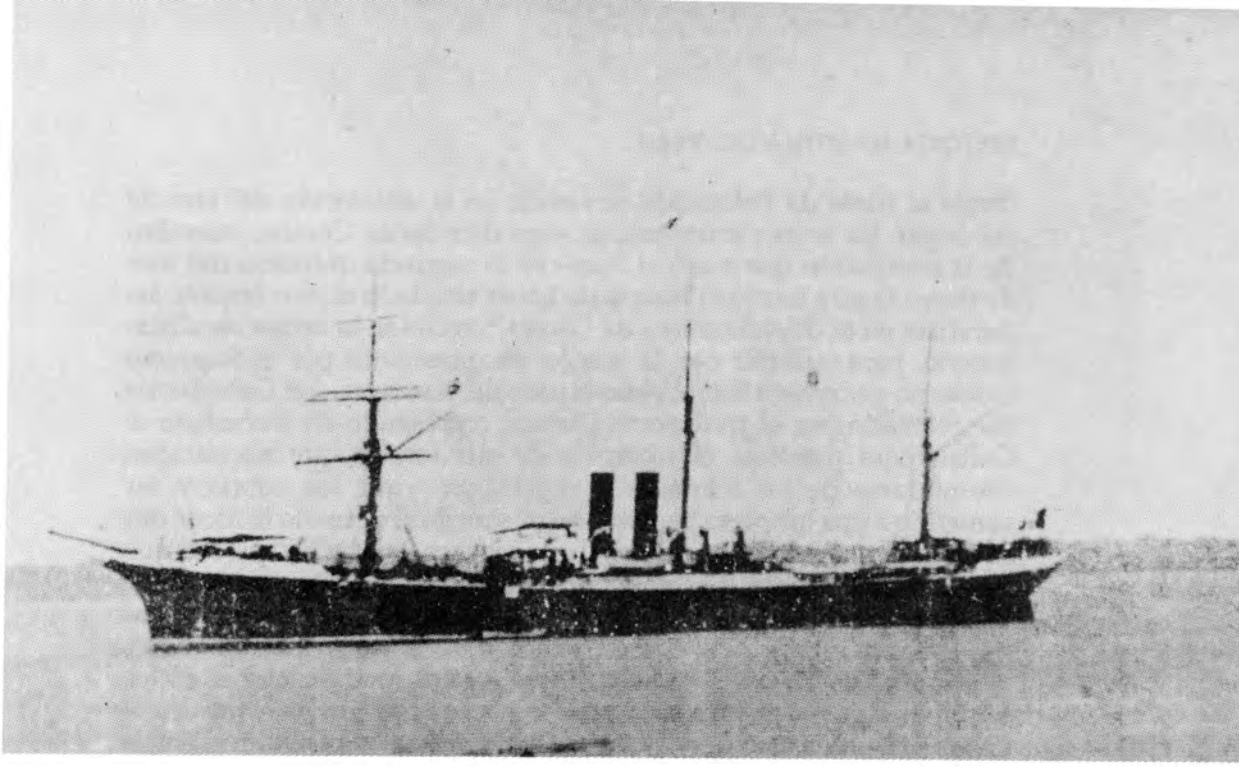
Más directo fue el testimonio del padre Bernardino Gonzales cuando, años más tarde, refiriéndose al espíritu separatista del habitante de la amazonia, escribió: "¿Quién no sabe las ideas y proyectos que bullen en los cerebros de los habitantes de las regiones amazónicas, en orden a seguir formando parte integrante de la familia peruana? Tan adelantados se encuentran en aquellas apartadas zonas esas ideas y esos proyectos, que han sido ya bautizados recibiendo el nombre de "separatistas"; y los que los acarician y con la esperanza de su futura realización se regalan, no hablan de ello en voz baja, sino que los emiten sin embozo, los propalan en diversos círculos, de tal suerte que hoy día se hallan ya generalizados..."[13].

Refiriéndose a la distancia que separaba la hoya amazónica del resto de la República y explicando el sentido de esta situación, apuntó el mismo religioso: "...distancia que consiste no tanto en muchas leguas que hay que recorrer para llegar a aquellas regiones, cuando en el vencimiento de no pequeñas dificultades que ofrece la travesía. La falta de caminos nos separa más de lo que estamos en Europa...".

Finalmente, aludiendo a la ayuda económica recibida en años anteriores de la capital señaló: "Mientras que el Gobierno de Lima mandaba fuertes cantidades anuales para fomentar la industria y el comercio en la Amazonia, las ideas separatistas se hallaban como adormecidas, y los que ahora las evocan no reparaban entonces más que en el brillo del oro abundante les iba de Lima".

EL VIAJE DEL CONSTITUCION *AL PARÁ*

Desde comienzos de 1896, este transporte se hallaba fondeado



El transporte *Constitución* fondeado en Pará
en octubre de 1896.

frente al islote de Palominos sirviendo en la instalación del faro de ese lugar. En estas circunstancias –nos dice Isaías Combe, miembro de la tripulación que viajó al Pará– en la segunda quincena del mes de mayo llegó a bordo la noticia de haber estallado el movimiento separatista en el departamento de Loreto[14]; recibida la orden de alistamiento, para cumplir con la misión encomendada por el Supremo Gobierno de cerrar a los rebeldes el paso del Amazonas, el *Constitución* fue relevado por el transporte *Chalaco*, regresando de inmediato al Callao para practicar el recorrido de sus fondos que necesitaban "desnudarse de los mariscos y vegetación" que los cubría y ser sometido a una limpieza general. Asimismo, fue necesario (a fin de dar cabida y comodidad a un personal que sobrepasaba las 650 plazas) que las autoridades adquiriesen la obra muerta del pontón *Huaraz* de la Pacific Steam Navegation Company y que, con ella, se reacondicionaran los camarotes y demás compartimientos. En su *Memoria* de 1896, al Ministro de Guerra y Marina aludió a estas modificaciones en los términos siguientes: "Ha sido preciso hacer unas innovaciones en el *Constitución*, consistiendo las de carácter urgente en poner en el entrepuente, sobre la cubierta de fierro, otra de madera de 2.5 pulgadas; construir camarotes para jefes y oficiales, un botiquín y dos Santa Bárbaras e instalar el servicio eléctrico, trasbordando el foco de luz eléctrica y accesorios, del crucero *Lima* a esta nave...".

Dotado de una máquina de triple expansión y de 400 caballos de fuerza nominales, el *Constitución* estaba acondicionado para desarrollar un andar promedio de 11 millas por hora. Igualmente, su arboladura fue reparada íntegramente. Estos y los anteriores arreglos, fueron realizados en el Muelle y Dársena del Callao. Desde el punto de vista de su artillería, estaba provisto –según lo describió el corresponsal de *El Comercio*, oculto bajo el seudónimo de *Hipócrates Magallanes*– del siguiente armamento: cuatro cañones Krupp de 15, dos en el castillo de proa y dos en el de popa; dos cañones Armstrong de 100, uno a babor y otro a estribor; y dos ametralladoras Nordenfelt. Para todo este armamento se embarcaron 26 toneladas de pertrechos y seis de pólvora que fueron colocadas en las dos Santabárbaras: una a proa y otra a popa[15].

Lista la infraestructura de la nave, la dotación marina quedó constituida en 180 hombres, con la siguiente plana mayor:

Comandante	: Capitán de navío graduado Juan B. Cobián[16].
Segundo comandante	: Capitán de fragata Juan Taboada

Teniente 1º	: Luis Arce Folch
Alfereces	: Numa P. León, Carlos y Ernesto Caballero y Lastres, Augusto R. Pimentel y Dimas Villavisencio.
Guardiamarinas	: José Olivera, Manuel Garavito, Manuel Ugarte, Guillermo Kruger y Alfonso Castro.
Primer ingeniero	: Emilio Balladares
Ingenieros	: H. Lonnon, A. Gardito, B. Viganego, B. Barraza y A. Lucero.
Practicantes de máquina	: Luis de la Puente, Oscar Fernandini e Isaías Combe.
Médicos	: Manuel Irujo y Miguel Aljovín
Contador	: Germán F. Abeleira
Jefe de la guarnición	: Capitán de artillería Juan Macedo[17].

El 29 de junio a las 6.00 p.m, después de levar ancla de su fondeadero detrás del muelle, la nave fue despedida por el Presidente Piérola, su gabinete, jefes, comandantes del *Santa Rosa* y de la *Lima* y familiares del personal embarcado. La cubierta del *Constitución* –según refiere el corresponsal de *El Comercio*– ofrecía un bonito aspecto, "llena de jefes y oficiales de la Armada y de multitud de personas". Poco antes de la partida, en breves y vibrantes frases, Piérola señaló la trascendencia de la expedición, el éxito que todos esperaban de ella y la responsabilidad que a cada uno le cabía en el cumplimiento del deber encomendado[18]. A bordo iba el Ministro Ibarra y su Estado Mayor con plenos poderes no sólo para ocupar militarmente la zona sublevada, sino también para reorganizar la administración de esa jurisdicción[19]. "Al pasar por delante de los buques *Perú, Santa Rosa* y *Lima* –apunta *Hipócrates Magallanes*– el *Constitución* fue saludado por tres hurras de los tripulantes de esas naves, los que fueron contestados por los nuestros desde las jarcias de los palos trinquetes, con todo el entusiasmo que los marineros saben dar a este grito de mar". Después agrega: "Pasando junto a Palominos, el foco eléctrico proyectó su luz y pudimos ver al *Chalaco* y dar el adiós al faro, en el que tanto ha trabajado la tripulación de nuestro buque; se echaron las correderas y marcando el rumbo quedó el oficial de guardia en su puesto y los demás pasajeros en sus camarotes".

Dos días depués, sin haber experimentado contratiempo alguno, se embarcó en Mollendo (primer puerto de arribada) el "Batallón Junín Nº 1" de 350 plazas que, al mando del coronel José Rosa Gil, habíase

trasladado de Arequipa[20]. A bordo fueron recibidos el capitán de puerto Rómulo G. Tizón y el Primer Vicepresidente de la República Guillermo E. Billinghurst "a quien se le hicieron los honores de ordenanza". Del puerto peruano se siguió a Pisagua, donde se embarcó un grueso cargamento de carbón, que estibado como lastre en las bodegas "duró con exceso hasta mucho tiempo después de nuestro arribo al Callao"[21]. En un oficio fechado en esa localidad el 6 de julio, el comandante de la nave le informó al Director de Marina: "Me es grato participar a U.S. que el 1º de los corrientes a las 5 h. p.m. fondeé en el puerto de Mollendo sin la menor novedad; permaneciendo en este puerto dos días, embarcando al batallón "Junín". Al zarpar a Pisagua, en la máquina se calentaron las correderas; incidente que fue reparado... Llegué a Pisagua después de 16 horas de navegación. En este puerto he recibido tesoro, una cantidad de chuño, cartas e instrumentos de navegación; y al presente se está embarcando el carbón para seguir cumpliendo la comisión que se me ha encomendado"[22].

En Pisagua, por un mal entendido del gobernador del lugar, fueron recibidos por el práctico y no por la autoridad marítima o política. "Desde que pasamos la quebrada de "camarones" –refiere el corresponsal de *El Comercio*– ansiábamos llegar a Pisagua, y con mezcla de tristeza e indignación, considerándonos extranjeros en nuestro propio suelo, contemplamos ese puerto en donde antes flameara nuestro amado bicolor... Esa tarde (4 de julio) la comida fue triste, muy triste; todos permanecimos mustios y como temerosos de romper el silencio, hijo del pesar que nos embargaba". A la mañana siguiente fue recibida a bordo una comisión que, a nombre de la Sociedad de Beneficencia Peruana y de la colonia en general, venía a dar la bienvenida. "Tuvimos el gusto –dice el citado cronista– de almorzar con esta gente y dando expansión al sentimiento patrio, junto con muchos otros peruanos que de tierra vinieron, en medio de vivas al Perú, llegamos a entonar con entusiasmo indescriptible el himno nacional. Durante la tarde estuvo el buque lleno de peruanos confundidos con los tripulantes en fraternal abrazo, y a eso de las cinco empezaron a retirarse llevando en el rostro impreso el placer de haber pisado la cubierta de una nave peruana...". En otro despacho, el corresponsal concluye: "Nuestra estadía en Pisagua tiene que dejarnos recuerdos de los más gratos, que no se nos olvidarán jamás. Los peruanos que en este puerto residen, y que forman un total por lo menos de un 40 por ciento de una población de 3,000 almas, se han mostrado por demás obsequiosos, no perdonando medio para hacernos ver que el sentimiento de la patria está en ellos vivo y palpitante". Aquí en Pisagua, se supo de la

decisión del Supremo Gobierno de ascender a las clases de capitán de navío graduado y de capitán de corbeta efectivo, al primero y segundo comandantes del buque en misión. Igualmente, en este puerto se embarcaron varios marineros ingleses, contratados en Iquique, para completar la marinería del buque. Asimismo, se recibió, procedente de Valparaíso, a donde fueron encargados, algunos planos e instrumentos de que el buque carecía. Por último, los cañones de mayor calibre de la nave fueron desmontados y guardados en las bodegas para dejar más espacio en cubierta.

Después de varios días de permanencia en Pisagua, el buque zarpó el 13 de julio a las 8.00 p.m. con dirección a Punta Arenas (a donde se llegó el 24 de julio) para abastecerse de agua y víveres frescos; la travesía estuvo acompañada de temporales, lluvias, temperatura baja, mar gruesa, etc. De aquí se zarpó con rumbo a Montevideo el 1º de agosto a las 6.00 a.m., sufriendo una enojosa y difícil travesía en los primeros tres días de cruce al otro océano. "A las 8.00 p.m. –nos dice el corresponsal de *El Comercio* a bordo– llegamos al Atlántico. Toda la noche la pasamos muy mal, fastidiados por este continuo balanceo del buque, causa de más de un mareo, cuando no de un dolor de cabeza, y, de muchísimos porrazos. Si la noche había sido mala, el día siguiente fue peor. Recién el día 3 el tiempo mejoró ostensiblemente. Los días 4, 5 y 6 pasaron sin novedad, gozando de un hermoso tiempo"[23]. A la 1.40 a.m. del 7 de agosto, fondeó el transporte en el puerto de Montevideo, siendo recibido por la autoridad marítima. "Desde que largamos el ancla en esta bahía –continúa diciendo el corresponsal viajero– se hizo una limpieza general del buque, pintándosele de tal modo que, á los pocos días, daba gusto pasearse por sus cubiertas. Además se hicieron algunas operaciones en la nave". La permanencia en Montevideo se hizo larga en espera de órdenes de Lima; retardando su salida en varias oportunidades. Cuando todo estaba listo para zarpar, ocurrió el infeliz deceso de Nicanor Hernández (músico del "Batallón Junín") víctima de aguda tuberculosis. El cadáver fue trasladado a tierra con los honores correspondientes y cubierto con el pabellón nacional.

Renovada el agua y las provisiones del caso, el buque zarpó recién el 19 de agosto a las 2.15 p.m. con dirección al puerto de Bahía, donde arribó a las 8.30 a.m. del día 27[24]. "Toda la travesía –narra el citado corresponsal– la hemos pasado tranquilos, siendo éstos los mejores días de navegación que hemos tenido hasta el momento. Pocos días hemos hecho uso del velamen, á causa de la inconstancia de los vientos en estos lugares. El estado sanitario del transporte y tripulación

continúa en inmejorable estado de antes". En Bahía, el buque permaneció cerca de cinco días; en uno de ellos ocurrió otro incidente al mismo "Batallón Junín". El soldado Juan Arias estuvo a punto de ahogarse, siendo salvado por el marinero Carlos Backer "uno de los mejores nadadores que hay a bordo".

El 1º de setiembre, después de aprovisionarse de agua, carbón y alimentos frescos, el *Constitución* partió de Bahía directamente hacia el Pará, sin hacer escala en Pernambuco como era la intención original. El día 7, estando en la bahía de Miriquiquí esperando la llegada del práctico, el buque estuvo a punto de varar completamente, perdiéndose el ancla de babor de 25 quintales, 45 brazas de cadena y varias toneladas de carbón que fue indispensable lanzar al mar para aligerar el buque y ponerlo a flote. Gracias a las oportunas maniobras de la tripulación y a la pericia de los oficiales, se consiguió que la nave no encallase totalmente, "chocando de vez en cuando la popa con el veril del bajo y poniendo los pelos de punta a más de un expedicionario"[25].

En un oficio fechado el 9 de setiembre al Director de Marina, el comandante del buque explicó detalladamente lo ocurrido: "Tengo el agrado de poner en conocimiento de U.S., que hoy a las 8.15 a.m., di fondo en este puerto, después de un viaje de ocho días, en que no ha habido más accidente que el que paso a comunicar. Por los datos que tomé en Bahía, sobre la navegación en la costa Norte del Brasil, supe que ningún buque navega en esas regiones, sin llevar a su bordo un práctico experimentado además de los planos y derroteros particulares que son indispensables, y de los que nosotros, carecíamos, por no haberlos encontrado en ninguno de los puertos de escala. Esos datos me fueron ratificados por los que me proporcionó el Segundo Comandante del *Tonelero*, buque de guerra brasilero anclado en Bahía, quien me dijo, que era de reglamento en la marina de su nación, llevar práctico á bordo al navegar por dicha costa. Penetrado de esta verdad, la hice presente al Señor Ministro en Comisión, indicándole lo conveniente que sería hacer escala en Pernambuco, con el objeto de tomar el práctico. Después del cablegrama hecho á ese puerto, con tal objeto, y de la contestación del Cónsul, que me transmitió dicho señor Ministro, me resolví á navegar en esa costa sin el práctico, pues el Señor Coronel Jefe de la Expedición, á cuyas órdenes estoy, me dijo que le parecía excesivo el gasto y que sería mejor tomarlo en las vecindades del Pará. Comprendiendo lo peligroso que era navegar hasta la desembocadura del Amazonas, guiado solamente por la carta general que poseo, ordené el día 7 del corriente á las 12 h.m. que se diera rumbo á las inmediaciones de la bahía de Salinas, que es el lugar por donde

se encuentra á los prácticos y de acuerdo con esta orden, el día 8 á las 8 h. p.m. di fondo á la altura de la bahía de Mariquiqui en latitud 00°39'45" y Longitud 47°03'00" en cinco y media brazas de agua. Dos horas después de estar fondeados, descendía la marea rápidamente y después de dos horas más, bajó hasta dieciocho pies. El buque viraba ligera y circularmente, habiendo largado cincuenta brazas más de cadena, que apenas eran suficientes para sostenerlo; pues la corriente aumentada por la fuerza del viento, la hacía trabajar muchísimo casi hasta garroar; siendo por último insuficiente la cadena para resistirla, faltando próxima al grillete de 45. Gracias a las oportunas maniobras que se hicieron, se consiguió que el buque no varase completamente, chocando sólo de vez en cuando la popa con el veril del bajo de arena menuda. Esperé la subida de la marea para librarme de este peligro, y á las 5 h. a.m. del 9 que había flujo suficiente para dar salida al buque, levé y zarpé á dicha hora fondeando á once millas más el Este en catorce brazas de fondo. El buque no ha sufrido absolutamente pues se conservan intactos sus fondos, su timón, máquina, T., habiendo perdido sólo el ancla de babor y 45 brazas de cadena. El mismo día 8, á la altura de Salinas, tomé el práctico que me trajo a este puerto".

El buque –según lo reveló el citado comandante en otro documento de fecha posterior– no sufrió absolutamente, conservándose intactos "sus fondos, su timón y su maquinaria". En las operaciones de salvamento, se fracturó el brazo derecho el cabo segundo del "Batallón Junín" Eduardo Soto. Superado el percance, el transporte continuó su marcha; el 9 de setiembre a las 8.15 a.m. fondeó en Pará, después de 72 días de haber salido del Callao. El día 12, el alférez de fragata Augusto R. Pimentel sufrió un serio accidente en momentos en que se practicaban maniobras en proa para enmendar el buque; uno de los cabos al templarse tomó la pierna izquierda "trozándosela cerca del tobillo". La curación corrió a cargo del cirujano de la nave. Posteriormente, la tropa expedicionaria fue trasladada al barco de río *Perceveranza* y conducida al puerto de Iquitos.

Cerca de tres meses y medio permaneció fondeado el *Constitución* en el caluroso puerto del Pará. Durante este tiempo, la tripulación se abocó a la realización de algunas maniobras de rutina; asimismo, tuvo oportunidad de demostrar su grado de eficiencia, que mereció el encomio de la prensa de Francia, con motivo del salvataje que hizo de la fragata de esa nacionalidad, *Belem*, que amenazada por un incendio, fue dominado por marineros de nuestra nave a órdenes del guardiamarina Manuel Garavito e ingeniero Almanzor Gardito, que para tal fin se les comisionó[26].



El comandante del transporte *Constitución*,
capitán de navío Juan B. Cobián, durante la travesía al Pará.

Los gastos ocasionados por tan prolongada espera, fueron evidentemente elevados; sobre todo, si tenemos en cuenta el alto costo de vida en el puerto brasileño. El 15 de octubre, el Ministro Ibarra (que se encontraba en Iquitos) se dirigió por escrito al comandante del *Constitución* para manifestarle que en el vapor *Perceveranza* estaba remitiendo al Cónsul General del Perú en el Pará la cantidad de 28,000 soles destinados a cubrir todos los gastos "presupuestados para expeditar el regreso del *Constitución* al Callao"[27]. Esta cifra –según revelación del propio Ministro– se había conseguido de la Cámara de Comercio "por cuenta de derecho de Aduana". Según lo dispuesto, el dinero sería distribuido así:

– Para cubrir el presupuesto de haberes correspondiente al mes de setiembre...	3,033.00	soles
– Para abonar a la plana mayor el haber de octubre	2,510.00	"
– Para atender a las emergencias que pudieran presentarse durante el viaje .	525.36	"
– Para cubrir los gastos de reparación de la maquinaria	2,155.12	"
– Para la adquisición de carbón	17,995.50	"
– Para la compra de víveres y demás provisiones.	1,781.02	"

Lo interesante es que de esta cantidad global, sólo 6,068.36 soles debían ser administrados por el contador de la embarcación; el resto sería manejado directa y exclusivamente por el cónsul. Esta situación hizo lenta, engorrosa y burocrática la efectivización de las partidas asignadas[28]. Pero lo grave fue cuando se quiso convertir los soles remitidos en reis (el sol de plata no era medio circulante en esa plaza); los trámites y consultas fueron verdaderamente agobiantes e intensos. La conversión en moneda brasileña desfavoreció a todas luces a nuestra moneda. En oficio de 14 de noviembre, el cónsul manifestaba al Ministro de Relaciones Exteriores: "Terminado hoy el traslado de las mil toneladas de carbón, me permití enviar a Ud., nuevamente el cablegrama incluso Nº 2; más alarmado, porque como recorriera en compañía del Sr. Comandante Cobián, todos los bancos, no obtuvimos oferta alguna por los soles, ni insinuando la facilidad de remesarlos a Europa y EE. UU. Al hablar sin subterfugios, con el Sr. Meuraille, tampoco los quiso...".

Inicialmente, las reparaciones de la maquinaria fueron contratadas con la casa F.A. Camalier del Pará; el suministro del carbón inglés (980

toneladas) con la Beoth y Cía. del mismo lugar y la adquisición de los víveres y provisiones diversas con la firma Antonio de Costa Pinto de dicho puerto. Posteriormente, hubo algunas variaciones. El carbón cardiff (1000 toneladas) fue adquirido a la casa Alberto de Costa.

Anexo al oficio del 15 de octubre, el Ministro Ibarra hizo llegar al capitán de navío Cobián unas instrucciones que detallaban el retorno al Callao y a las cuales debería sujetarse en "estricto cumplimiento". Las indicaciones a Cobián decían:

"1º Zarpará Ud. con destino al Callao inmediatamente, recibiendo a bordo de la nave al personal del extinguido Estado Mayor.

2º Desplegará Ud. el mayor celo para verificar el viaje en el menor tiempo posible para no recargar con mayores gastos los ya costosos de la Expedición y con tal fin navegará Ud. en viaje directo del Pará a Punta Arenas, donde permanecerá el tiempo absolutamente indispensable para hacer aguada dirigiéndose en seguida directamente al Callao.

3º Cuidará Ud. de evitar la profusión de gastos extraordinarios a fin de que alcancen a cubrir los que ocurriesen con carácter de indispensable ya asignados".

Por fin, el 19 de diciembre de 1896 a las 6.31 p.m. zarpó el *Constitución* del puerto de Pará con dirección a Salinas.

El viaje de regreso –dice Combe– se realizó en condiciones relativamente normales con una escala en Punta Arenas; pasando desde allí a Ilo, puerto en que se largó el ancla el 25 de enero y en donde se procedió a montar la artillería en sus respectivas cureñas. Hallándose anclado el *Constitución* en Pacocha, su comandante se dirigió al Director de Marina (27 de enero de 1897) informándole minuciosamente sobre lo acontecido durante el viaje de retorno. Aquí su detallado e importante testimonio:

"Me es grato decir a U.S. que el 19 del próximo pasado Diciembre, teniendo el práctico del río á bordo, zarpé del puerto de Belem do Pará con dirección a Salinas.

Al día siguiente, 20, á las 11 h. 50 m.p.m., frente al faro de la "Atalaya"; dejé al práctico en el pailebot que allí estaba de estación, y di rumbo al E. sobre los islotes "Rocas".

A las 3h. p.m. del día 25, teniendo dichos arrecifes á la cuadra, que me sirvieron para rectificar los cronómetros, hice derrota al S.

Después de haber sufrido un viento del S.E. muy duro, en la noche del 31 de Diciembre, que con mucho mar duró más de veinte y cuatro horas; y de haber tenido una turbonada borrascosa del S.S.E. en los días 7 y 8 de Enero, reconocimos cabo "Tres Pintas" el día 9

de enero, lugar que se ha visto ser muy peligroso para recaladas por la proximidad del gran banco rocalloso "Byron".
El 10 tuvimos un principio de incendio en la carbonera de estribor que se extinguió eficaz y prontamente; avistándose cabo "Vírgenes" por la proa á las 4 h.10 p.m. de este mismo día.
A las 9.45 p.m., con tiempo cubascoso y viento fresco del O.S.O., fondeé en la parte occidental de punta "Dunngeness" del estrecho de Magallanes en diez y seis brazas de agua con cuarenta y cinco de cadena.
En este fondeadero, se veía un vapor grande muy cercano a tierra y sin luces. Llamándome la atención esta circunstancia, ordené al Alférez Villavisencio, que al mismo tiempo que fuese á hacer un sondaje alrededor nuestro, se acercase al expresado vapor. Este resultó ser el *Corcobado* de la P.S.N.C., que hacía 5 días que se hallaba varado en este punto en una braza de agua.
Estando encargados de su salvamento varios comerciantes y navieros de Magallanes, cuyas embarcaciones se encontraban en la parte oriental de Punta Dunngeness, según me indicó el Capitán del Puerto de dicha colonia, y no siendo por consiguiente necesarios los auxilios de este buque, zarpé a las 7.30 a.m. en dirección á Punta Arenas, en cuyo puerto fondeé á las 7.10 p.m. en diez y seis brazas de agua con cuarenta y cinco de cadena.
Habiendo refrescado a la gente, embarcado cinco reses y algunas otras provisiones frescas, salí con rumbo al Pacífico á las 11.57 p.m. del 14.
Como el termómetro subía lentamente, denotando así que el viento debía cambiar para el S. y estando ya concluyendo el paso de Long Beach, determiné continuar por Sea Beach hacia el O., a pesar del granizo que caía y de las turbonadas (williwaus) que soplaban de las abras de las montañas.
Aunque el temporal se acentuaba muy duro del 4º cuadrante, levantando muy gruesa mar, decidí salir del Estrecho, porque la oscuridad del cielo y la niebla espesa que ocultaba las tierras del canal, hacían no sólo aventurado sino muy peligroso buscar uno de los fondeaderos occidentales tan ocasionales a riesgos marítimos, no teniendo sino una sola ancla de confianza.
Después de cuatro días de aguantar este rocío temporal, que ha sido el más duro que ha sufrido el *Constitución*, y habiendo aclarado el tiempo, enderecé la proa á este puerto en donde he fondeado hoy á las diez horas en quince brazas de agua con cuarenta y cinco de cadena, habiendo ocurrido el día 17 el fallecimiento del soldado

Miguel Ollachica de la guarnición, á consecuencia de la tuberculosis pulmonar de que padecía, cuyo cadáver fue arrojado al agua el día 18 con el ceremonial prescrito para estos casos.

Resolví hacer esta recalada, antes de llegar al Callao, con el objeto de limpiar el buque y remediar algunos desperfectos ocasionados por los tiempos borrascosos de que he hecho referencia.

Dentro de tres días zarparé con rumbo al Norte, á fin de rendir mi viaje, que es el primero que ha efectuado un buque de nuestra Escuadra á comarcas tan lejanas, como las del río Amazonas, habiendo conducido sin novedad al punto de su destino, la expedición militar más numerosa que haya salido de las Costas del Perú, en una nave poco apropiada para ese transporte.

Tan luego como llegue al Departamento, tendré el honor de elevar al despacho de U.S., para que llegue á conocimiento del Sr. Ministro del Ramo y de S.E, el Presidente, los informes técnicos de los Oficiales de derrota: los de los jefes de Sanidad y departamento de Máquinas, y la narración descriptiva del viaje de ida y regreso; así como todos los documentos inherentes á la importante Comisión con que he sido honrado por el Supremo Gobierno".

El 1º de febrero, zarpó el *Constitución* del puerto de Pacocha a las 5.39 a.m. con rumbo a Mollendo, en donde fondeó el mismo día a las 11.25 a.m. Después de practicar ejercicios de artillería y realizar las faenas de pintura, zarpó de Mollendo (día 4) para el Callao, en cuya bahía fondeó el 7 de febrero, después de cerca de ocho meses de ausencia y habiendo navegado un total de 15,214 millas.

Por resolución de 9 de febrero de 1897, se puso bajo las órdenes de la Comandancia General de la Escuadra el recién llegado transporte encontrándose –según lo manifestaba Bernabé Carrasco en su *Memoria* del mes de mayo– en perfecto estado para continuar prestando servicio[29]. No ocurría lo mismo con el vestuario del personal embarcado; al respecto en una nota del comandante Cobián al Director de Marina (10 de febrero) se lee lo siguiente: "Las rudas faenas del viaje, en los temporales, y los no menos duros trabajos de hacer carbón y cambiar las anclas en el río (Pará), pusieron en tal estado de deterioro la ropa de la gente –aparte del tiempo de uso que ya tenía– que me obligó en Belem a regalarle un terno blanco, que es el único que tienen. Este mismo vestido está ya muy gastado, y es indispensable dar a la marinería el que, por reglamento, tiene derecho a recibir, a fin de que pueda presentarse con la decencia que exige el decoro de la Armada Nacional. Por estas razones, tengo el honor de dirigirme a U.S. a fin de que sirva recabar del Sr. Ministro la orden respectiva para que se



JUAN M. ONTANEDA
De brillante actuación en beneficio de la
Institución Naval.

me entregue el número de vestuarios que la dotación de este crucero requiere...".

Ahora bien, tanto en el viaje de ida como en el de regreso al Callao, los oficiales del *Constitución* recibieron especiales comisiones "sobre los distintos ramos de la actividad profesional, además de las prácticas técnicas, militares y marineras que obligatoriamente tenían que cumplir". Así, el teniente 2º Luis Arce y Folch, desempeñó el puesto de oficial de detall, al mismo tiempo que ejercía la jefatura de la primera guardia de mar; el alférez de fragata Carlos Caballero y Lastres tuvo en el viaje de ida el encargo de hacer la práctica de pilotaje a los guardiamarinas y la derrota de la nave, bajo la vigilancia e inmediatas órdenes del primer comandante, llevando el diario técnico de la navegación; esta misma comisión fue desempeñada al regreso por el alférez de fragata Numa P. León; al alférez de fragata Ernesto Caballero y Lastres, además de su servicio de mar, se le encomendó hacer la crónica del viaje, sujeta a la inspección del comandante de la nave; al alférez de fragata Augusto R. Pimentel, se le encargó el cuidado del aparejo y arboladura; y, finalmente, al alférez de fragata Dimas Villavisencio se le encomendó la seguridad y limpieza de las embarcaciones menores. "Todos estos diarios firmados por los respectivos oficiales y con mi "visto bueno" –escribiría más tarde el comandante de la nave– las remití en original al Ministerio de Guerra y Marina, cuando culminó el viaje, con el oficio correspondiente en que daba cuenta de mis particulares observaciones sobre diferentes hechos, con los estudios informativos referentes a la expedición, a la conducta y a los méritos contraídos por mis subalternos, y a los derechos que habían adquirido para el ascenso inmediato; haciendo presente la utilidad de imprimir los trabajos efectuados, que tal vez podrían servir en el futuro de auxiliares de derroteros para navegaciones de esa naturaleza"[30].

Por último, resulta interesante reproducir (por lo sarcástica e irónica) la nota que ofreciera un pasquín limeño de esta época relatando a su modo el viaje del *Constitución* al Pará. El supuesto corresponsal informaba así de lo ocurrido en la travesía: "Está visto que en nuestra tierra están empeñados siempre en contarnos bolas y en desfigurarnos las verdades. Yo no sé por qué será esto, pero así es; ya mi amigo don Mariano H., eminente sociólogo, graduado en la Universidad de Perogrullo, nos explicará esta fenoménica cuestión. Por ahora yo me concretaré tan sólo a decir a UU., SS.RR., que no debéis dar crédito alguno a las pomposas correspondencias que se envían a esa capital y en las que se habla, del valor de éste, del arrojo de aquél y de la pericia

del más allá. Aquí todo ha sido un desbarajuste desde que embocamos el Amazonas y cuando llegamos a Maquiriquí, yo creí que el *Constitución* se hundía para siempre. ¡Qué susto, Virgen Santa! Figúrense ustedes que nadie, ni el capitán, sabíamos dónde nos encontrábamos!... claro, estaba eso tan oscuro!... larguen el ancla de babor que nos hundimos..., ahora la de estribor..., ahora la de esperanza... ahora... canastos! a quien debían haber largado era al capitán. Pero, la verdad, sólo a Nicolasito se le ocurre confiar un buque –el único buque, por Dios, que tenemos manejable–, a Cobián, el pobre Cobián, que hace tanto tiempo que no navega ni en batea Carape! mejor la hubiéramos pasado con Lizardito, que en último caso con abrir las palancas ya estábamos al otro lado. Resultado: el buque maltrecho, medio descuajeringado y sin anclas; un alférez patituerto y otro sucedido. Después un pequeño gasto de algunos millones de reis en prácticos y quizás cuantos más en teóricos y la Armada nacional en vía de progreso..."[31].

NOTAS AL CAPITULO XI

1. Aunque si hemos de creer en lo manifestado en otro telegrama proveniente de Rio de Janeiro (21-V-96) y publicado por *El Comercio* el mismo día en su edición de la tarde, desde el mes de diciembre del año anterior y por una comunicación del Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, el gobierno peruano tenía conocimiento de la revuelta que se preparaba en Iquitos. Versión que fue desmentida inmediatamente por nuestra Cancillería en la persona de su Oficial Mayor Fernando Gazzani.
2. Estos documentos de singular importancia, se encuentran en la "Sala Porras" de la Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos). Tanto Castro como Correa (que era presbítero) terminaron siendo encarcelados por el Subprefecto de Moyobamba.
3. Sobre este controvertido personaje, con fecha 27 de julio de 1886 el Presidente Cáceres firmó la siguiente disposición: "Atendiendo a los distinguidos servicios puestos a la causa constitucional por el Coronel graduado Don Mariano José Madueño, dispónese que se le dé de alta en el cuerpo especial formado por los Jefes y Oficiales que perciben sus haberes como si desempeñaran colocaciones efectivas; debiendo aplicarse el gasto que esto ocasione a la partida de los extraordinarios del Presupuesto de Guerra".
4. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, p. 176.
5. La sociedad "Unión Amazonas", con sede en Lima, a través del Acta fechada el 21 de mayo recriminó el movimiento, calificándolo de "inaudito crimen de lesa Patria" y a sus cabecillas de "parricidas", exigiendo pronto y drástico castigo para los culpables. En la "Sala Porras" de la Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos) se encuentra un número considerable de testimonios de diversos pueblos de la República condenando el levantamiento federal y exigiendo "ejemplar castigo para los revoltosos"; en otros casos llegaron a ofrecer al gobierno, inclusive, contingentes de hombres para sofocar la rebelión.
6. Un hijo suyo (que se desempeñaría como oficial auxiliar de la secretaría durante la comisión) falleció víctima del tifus malaria.
7. En esta condición, presentó más tarde un detallado documento bajo el título de Informe de la Jefatura de la Sección Naval Expedicionaria por el Centro. Está suscrito en San Luis de Shuaro el 18 de setiembre de 1896 y dirigido al Director de Guerra. En sus páginas narra la exploración del río Perené hasta las Cascadas (Esperanza) durante 15 días. Con fecha 11 de diciembre de 1897, se puso término a la Comisión Naval del Pichis, "quedando a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina el capitán de corbeta Nicanor Asín y el alférez de fragata Pedro A. Buenaño, primero y segundo jefes respectivamente de la referida Sección Naval".
8. En: "Sala Porras" de la Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos).
9. Anteriormente (4 de junio) en carta a su hermano Carlos que por entonces

radicaba en Caraz, el Presidente Piérola habíase referido al intento federalista con la expresión de "abominable suceso".

10. *El Comercio*. Lima, 17 de julio de 1896, p. 1, edición de la tarde.
11. Desde 1853 –dice Basadre– los habitantes de Loreto estuvieron exceptuados del pago de toda contribución. La completa liberación de derechos aduaneros primero y el establecimiento de un arancel peruano hacia 1882, muy inferior al brasileño, crearon una verdadera hegemonía comercial e industrial y permitieron después el establecimiento de fuertes firmas comerciales extranjeras en Iquitos.
12. ORDINAIRE... *Viaje del...* En: *El Comercio*. Lima, 22 de abril de 1887, p. 3.
13. GONZALEZ, Bernardino... *Ojeada sobre...*, pp. 344-345.
14. En 1936, con ocasión de conmemorarse al 40º aniversario de esta expedición y en su condición de teniente 1º ingeniero (r), Combe escribió una bella y pormenorizada semblanza de lo ocurrido durante la travesía. Cfr. COMBE. Isaías... *Viaje del transporte Constitución al Amazonas, conduciendo la expedición que iba a debelar el movimiento separatista de Loreto el año 1896*. En: *Revista de Marina*. Lima, Año XIX, Nº 3, 1936, mayo-junio, pp. 215-218. Por su doble carácter de partícipe y testigo, esta semblanza constituye una información de primera mano y una fuente sumamente valiosa que complementa la versión. Importantes también, son los testimonios de otros dos partícipes de la expedición; la del corresponsal de *El Comercio* con el seudónimo de *Hipócrates Magallanes* (presumiblemente el alférez de fragata Ernesto Caballero y Lastres) y la del médico Miguel Aljovín que escribió unas *Notas de viaje en el Constitución* publicado en: Actas del Conversatorio Clínico Miguel C. Aljovín. Lima, (1952-1953). El 24 de julio de 1907, con motivo de la navegación de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* por los mares del Sur y el Estrecho de Magallanes, *El Comercio* publicó un fragmento del relato del capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres (a manera de síntesis de sus relatos anteriores como corresponsal de ese diario) sobre lo ocurrido en dicha travesía. Semanas después (1º de agosto), el mismo periódico publicó una nota del capitán de navío Juan Cobián (ex comandante del *Constitución*) rectificando ciertas apreciaciones de Caballero y Lastres. Todos estos testimonios son utilizados en el presente capítulo.
15. En sus bodegas se colocaron 20,000 raciones para la dotación y 36,000 para la tropa, además de conservas, carnes, legumbres, bebidas, 14 reses, etc. Cfr. *El Viaje del Constitución* (relato del corresponsal de *El Comercio*). En: *El Comercio*. Lima, 9 de junio de 1896, p. 2.
16. Quienes conocieron y trataron a este prestigioso jefe de Marina, lo describen como un hombre de fino trato y palabra fácil; de excelente reputación como persona instruida y competente en asuntos navales. Su importante hoja de servicios revelaba en 1896 lo siguiente: viaje alrededor del mundo en los años 1856-1858 a bordo de la fragata *Amazonas;* la campaña del Ecuador en 1859; el combate de Abtao en 1866 y haber sido prisionero de las fuerzas chilenas en 1881.
17. Sería de desear –decía sarcásticamente *El Comercio* en su edición del 28 de mayo– que el comandante del *Constitución* llevara autorización para vender su nave, con lo cual ganaríamos el enorme placer de no ver más el "elefante blanco".
18. Como nota ingrata, cabe señalar la deserción de algunos tripulantes días antes de zarpar el *Constitución*. Más tarde fueron capturados y castigados.

19. Combe consigna la relación de este personal y la de aquel otro correspondiente a Secretaría y Administración, destinado a las diferentes reparticiones del Departamento Fluvial. Cabe destacar que la mayoría de estos empleados civiles habían desempeñado cargos importantes en el ramo de Hacienda. Cfr. *El Comercio*, 7 de setiembre de 1896, p. 2.
20. "En tierra –refiere el corresponsal de *El Comercio*– presenciamos la revista pasada al batallón "Junín", por el Ministro Ibarra y quedaron gratamente impresionados por la buena disciplina del cuerpo, así como por la calidad de la gente que lo forma, joven y vigorosa. En cuanto a la oficialidad no deja nada que desear". Además de la oficialidad, componían este batallón una brigada de artillería con dos cañones Krupp de campaña y un piquete de caballería, así como una banda de músicos.
21. COMBE, Isaías... *Ob. cit.*, p. 217. El carbón fue suministrado por el contratista Juan L. de Loayza de West Harthley en North Shields.
22. A. H. de M., *Constitución*, transporte, 1896, doc. 2
23. *El Comercio*, 14 de setiembre de 1896, pp. 1-2, edición de la tarde.
24. A. H. de M., *Constitución*, transporte, 1896, doc. 5. Así lo informó Cobián al Director de Marina en su oficio del 1º de setiembre: "Me es grato participar a U.S. que el día 27 del mes próximo pasado a 8.30 a.m. fondeé sin novedad en este puerto, permaneciendo hasta hoy en el fondeadero con el objeto de tomar cien toneladas de carbón de piedra para el consumo de la máquina; embarcar veinte toneladas de agua dulce y seis reses en pie para el suministro de carne fresca...".
25. A. H. de M., *Constitución*, transporte, 1896, doc. 7. Esta oportuna intervención de la tripulación, fue ponderada por el Ministro Juan Ibarra en su oficio de 17 de setiembre de 1896 al Ministro de Guerra y Marina (...); "El incidente en cuestión, proporcionó una prueba altamente satisfactoria de disciplina, serenidad y decisión tanto de parte de la Oficialidad de Marina, como de los Jefes, oficiales y tropa de transporte, pues todos concurrieron en honrosa rivalidad para conjurar el peligro, lo que se consiguió felizmente y sin mayores perjuicios después de siete horas de penosísimas labores desde las 10 p.m. hasta las 5 a.m. del 7 del presente, durante cuyo tiempo el buque permaneció encallado".
26. En oficio al Director de Marina (Pará, 7-XII-96) el comandante Cobián le daba cuenta de los "múltiples y significativos agasajos" de los que era objeto la dotación del *Constitución* por parte de diversas instituciones del puerto de Pará. Asimismo, de las retribuciones de la comandancia de dicho buque.
27. Según se sabe, era interés del Presidente Piérola que el *Constitución* "regresase cuanto antes al Callao" por considerar ya innecesaria su permanencia "fuera del país".
28. Múltiples son los oficios que hemos hallado del cónsul Carlos López Larrañaga a las autoridades pertinentes, dando cuenta de los gastos efectuados y solicitando muchas veces una aprobación innecesaria desde Lima.
29. *Memoria que el Comandante General de la Escuadra...*, p. 136. En oficio al Director de Marina (10 de febrero) el comandante Cobián le informaba que hasta esa fecha se adeudaba cuatro meses a la tripulación del buque por los haberes devengados en los meses de octubre, noviembre, diciembre y enero.
30. Según refiere el propio Cobián, el Presidente Piérola le prometió formalmente ordenar la publicación de tan importantes documentos, pero "...petites miséres" de círculo o envidiosos, cruzaron esas buenas disposiciones destinadas a

dar realce al cuerpo de marina". Cfr. *El Comercio*. Lima, 1º de agosto de 1907, edición de la mañana, p. 2.

31. *El Microbio, Liberal, independiente, saleroso y zandunguero; mataperro, callejero pero atrevido y valiente*. Lima, Año V, Nº 3, 12 de diciembre de 1896, p. 3.

Capítulo XII

LA REVOLUCION CIVIL DE 1894-1895

PROLEGOMENOS DE LA REVOLUCION: LA ACCION DE LOS MONTONEROS

En medio de un agitado ambiente político y de una corriente de impopularidad cada vez mayor, el 10 de agosto de 1894 el general Cáceres asumió, "en circunstancias bien distintas de las de 1886", la Presidencia de la República por segunda vez. En esta oportunidad, sin embargo, para gobernar apenas por siete meses.

Sin duda, la oposición más encarnizada al régimen recién instaurado –que a juicio de mucha gente de la época significaba la continuación del militarismo en la dirección del país– surgió de los partidos Unión Cívica y Demócrata que, desde fines de marzo de ese año, se habían unido "en defensa de la libertad electoral y de la autenticidad del sufragio", nombrando como jefe del movimiento político a Nicolás de Piérola, que se hallaba desterrado en Chile, con la denominación de "Delegado nacional".

Desde un principio, pues, la lucha entre gobernante y coalicionistas se hizo franca y abierta. Pronto la rebeldía se intensificó y adquirió dimensión nacional a través de una modalidad singular y, hasta de de cierta manera, romántica: la montonera[1]. De diferentes como lejanos puntos del territorio, llegaban noticias de la formación de grupos

insurrectos encabezados comúnmente por gente representativa del lugar; los diarios limeños informaban constantemente de la aparición de estos grupos, mientras que las noticias oficiales los daban por aniquilados. De igual forma, el pueblo conocía diariamente a través de la prensa no gobiernista, de la ocupación (en incursiones audaces) de distritos y pueblos, asaltos a mano armada de correos y valijas oficiales, imposición de cupos, sustracción de fusiles, etc.

Por el norte, abarcando Tumbes, Lambayeque y La Libertad, Piura se constituyó en el centro de operaciones de los guerrilleros, siendo su iniciador y principal agente el hacendado Oswaldo Seminario y colaboradores inmediatos sus parientes Teodoro, Augusto y Edmundo Seminario que, en arriesgados viajes de Paita a Iquique, consiguieron armas y le proveyeron de instrucciones emanadas de Piérola para iniciar la revolución[2]. En el actual departamento de Huánuco, las acciones fueron asumidas por el montonero Augusto Durand "rico hacendado, flamante abogado y mozo de tan sólo veinticuatro años", que se apoderó de la ciudad con el título de "Jefe superior político y militar de los departamentos del centro". En el sur, en la zona que comprende Lurín, Cañete, Chincha, Pisco y parte de Ica, las acciones fueron coordinadas y ejecutadas por el coronel Felipe Santiago Oré y Vicente del Solar[3], más al extremo meridional, en Arequipa, el cubano Pacheco Céspedes (el ex guerrillero de los "cabitos" en la guerra del 79) y los coroneles Eduardo Yessup, Francisco Ramos Pacheco y Ernesto La Rosa se encargaron de organizar legiones de montoneros. En Puno y Cusco los agentes revolucionarios obedecían a Mariano Nicolás Valcárcel[4]. En Ancash y Cajamarca la actividad de los montoneros fue intensa y permanente. En fin, desde distintos sectores del país se instruían y abastecían legiones de estos conjurados. Un sistema secreto de claves los mantenía comunicados.

Aunque tenían el ambiente público en su favor –señala Basadre– los montoneros no llegaban a asestar golpes decisivos al gobierno. Carecían de unidad, de volumen y de armamento. En ese sentido, la presencia de Piérola resultaba fundamental e imprescindible. "Nada es más duro para mí –escribió el caudillo por esos días– que ver a mis amigos luchando sin estar yo al frente de ellos, cosa que no consentiré jamás". Habiéndose trasladado de Valparaíso a Iquique y en vista de las continuas y alarmantes noticias recibidas del Perú sobre la sensación de abandono que empezaba a ganar a sus seguidores, decidió, aunque tardíamente, su venida al país en octubre de 1894.

Por su parte –escribe un importante rotativo limeño de entonces– Cacéres desde Palacio no saboreaba la presidencia, sino la amarga y

trágica situación en que se había colocado. Su otrora figura heroica, basada en el prestigio de excelente patriota de La Breña, se hallaba eclipsada por su ciega ambición política. No olvidemos que el país había recibido con franco desagrado el golpe de Estado del 1º de abril de 1894 que él, confiado en su ejército y en sus fieles adeptos, había propiciado; además, las circunstancias de que fue rodeado tan ingrato suceso lo hacían aún más repudiable a los ojos de la ciudadanía.

¿Y cuál era el estado de la hacienda pública y del Perú en general en estos momentos de intensa actividad guerrillera? Sin duda, la penuria fiscal había llegado a términos realmente vergonzosos y la situación del país a niveles alarmantes; desde todo punto de vista, se había producido un retroceso con respecto a ese impulso de progreso y bienestar iniciado años atrás por el propio Cáceres en su primer mandato. La ruina y la miseria, con incidencia directa en lo económico, comercial, industrial y social, comprometían seriamente la vida misma de la Nación. Se crearon nuevos impuestos y se aumentaron los existentes; se clausuraron algunos puertos, dificultando el tráfico marítimo; las operaciones mercantiles se retrayeron; el ingreso de las aduanas disminuyó ostensiblemente; la carencia de dinero para pagar a los empleados públicos y la exigencia económica para sostener al Ejército, completaban el lamentable panorama hacendario de la República de esos días. Por otro lado, la corrupción y la incuria enraizadas en diversos organismos del Estado, coadyuvaban al malestar y a la desconfianza de la población. El cuadro de esta patética realidad fue descrito por la *Opinión Nacional* (7 de setiembre de 1895) en los siguientes términos: "El campo, apenas visitado por la avara semilla, que no fecundan el sudor de las frentes, como en otros tiempos del emporio agrícola; la mina resistiendo la entrega de sus preciosos metales, porque le falta ese ¡Césamo, ábrete! del capital; el comercio reducido al intercambio de primeros consumos, sin el suelo que le da holgura privada; nuestros puertos, que eran bosques de mástiles desiertos de sus flotantes huéspedes; el crédito, bajo las estrangulaciones del agio, porque no tiene seguridades la riqueza reproductiva; la moneda en depreciación de desahucio, dificultando los negocios públicos y particulares. Plétora de ociosos y deficiencia de brazos; neurosis en los ánimos y falsos rumbos en las ideas; antagonismos y luchas fratricidas y el edificio constitucional sacudido por los zapadores de la demagogia".

EL COMANDANTE GENERAL

DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA LIBERTAD Y LAMBAYEQUE.

CONSIDERANDO:

Que la guerra civil es una de las mayores calamidades, que puede pesar sobre un país:

Que los males que ocasiona se hacen más graves, cuando esa guerra reviste el carácter salvaje y feróz que le vienen dando los actuales montoneros, con asesinatos, incendios y otras tropelías que deshonran el país;

Que muchos ciudadanos alucinados con las falsas noticias y vanas promesas de los cabecillas montoneros, se han afiliado á ellos, creyendo erróneamente realizar un fin patriótico;

Que es un deber de patriotismo y humanidad evitar el derramamiento estéril de sangre hermana;

Que así mismo es conveniente emplear todos los medios conciliatorios y pacíficos, para que los extraviados vuelvan al seno de la paz, antes de emplear medidas severas.

POR TANTO: y en uso de las facultades de que estoy investido por el Supremo Gobierno;

DECRETO:

Se hace un llamamiento general á todos los ciudadanos que en los Departamentos de la Libertad y Lambayeque, se encuentran en armas contra el Supremo Gobierno constitucional que representa el Excmo. Sr. General D. Andrés A. Cáceres, para que en el término de treinta días, contados desde esta fecha, abandonen las filas de los montoneros, á los que se les otorgará todas las garantías que las leyes acuerdan, y puedan restituirse tranquilos á sus hogares.

Vencido dicho término, los que fueren capturados con armas, sus cómplices y encubridores en la rebelión, serán juzgados y castigados con todo el rigor de las leyes militares.

Dado en esta Comandancia General, en Trujillo á los 20 días del mes de Agosto de 1894.

J. Sánchez Lagomarsino.

Proclama del capitán de navío José Sánchez Lagomarsino,
Comandante General de los departamentos de La Libertad y Lambayeque,
en agosto de 1894.

EL COMANDANTE GENERAL

DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA LIBERTAD Y LAMBAYEQUE

A LOS PUEBLOS Y AL EJERCITO.

TRUJILLANOS:

Con la efusión de antiguo amigo i la complacencia de haber restablecido en nombre del Supremo Gobierno, el imperio de la ley i de las libertades públicas, transitoria i sorpresivamente trasformadas en esta zona, por los increibles excesos de la horda revolucionaria; dirijo la palabra á esta ilustre ciudad, congratulándola por la prueba de noble civismo, con que ha sabido corresponder á las justas esperanzas del Jefe del Estado, que cifra en la cultura de Trujillo i en las gloriosas tradiciones de su patriotismo, el afianzamiento del órden público, sin el cual es imposible el progreso i bienestar de la República.

Bien sé que á despecho de la ominosa i criminal falanje, que ha conculcado en todas partes, la libertad i los fueros del pueblo, que ha destruido i exaccionado la propiedad inerme, i amagado hasta el honor i la vida de los ciudadanos, Trujillo ha sabido, desplegar la entereza i altivéz de los pueblos libres, para no transijir ni asociarse á la fatídica obra de los que por medio de la mentira, del incendio i del saqueo público, hieren i despojan á los pueblos en provecho esclusivo de sus personas.

Ya lo habeis visto i pido: al grito de viva Piérola, se roba, mata i despoja al viajero; se exacciona al propietario que fomenta la industria, se asalta al artesano, se desnuda al campesino infeliz, ó bien se ofende el pudor de la mujer indefensa cuando no se insulta al magistrado i al ministro del altar.

Os veo ya libres de esos hombres i os felicito.

PUEBLOS DEL NORTE:

La misión que me ha confiado el Supremo Gobierno, es la de amparar i protejer á los pueblos contra los autores de esos atentados de lesa humanidad; labor que lleno con entusiasmo i firmeza, sin tener en cuenta las opiniones ni antecedentes políticos de nadie, convencido de que S. E. el Sr. General Cáceres, desde el día en que asumió la presidencia de la República, dejó de ser el Jefe de un partido político, para trasformarse en el padre de todos los peruanos que buscan en el seno de la paz i del trabajo, la felicidad de la familia i el decoro de la Nación.

S. E. el Presidente no ignora el ardid con que en muchos casos ha sido sorprendida la buena fé de algunos ciudadanos; i me ha investido de ámplias facultades para otorgar las garantías de libertad i seguridad personal que soliciten todos aquellos que voluntariamente se separen de la hueste fujitiva de D. Teodoro Seminario, la cual ha comenzado á merodear en algunos lugares de la inmediata serranía.

CIUDADANOS:

Para vosotros no es desconocido mi nombre ni la rectitud de mis procedimientos; i os invito á entregaros de nuevo á vuestras labores cuotidianas, contando con las garantías que en la esfera de la ley i de lo justo, siempre supe otorgaros i que ahora estoy resuelto á mantener i afianzaros sin distinción de clases ni personas, cualquiera que sea el sacrificio que para lograr vuestro bién tenga que afrontar.

SOLDADOS:

A vosotros está encomendada la noble i patriótica labor de devolver al pueblo la tranquilidad de sus hogares; la salvación de sus fueros, sus derechos i prerrogativas depende de vuestro esfuerzo, i yo que soy testigo de éste i de vuestra desición por la causa del órden, sé muy bién que sabreis completar dignamente la obra que el Supremo Gobierno ha confiado á vuestro valor i patriotismo.

Vuestro Jefe i amigo—

José Sanchez Lagomarsino.

Trujillo, Agosto 20 de 1894.

Proclama del capitán de navío José Sánchez Lagomarsino,
Comandante General de los departamentos de La Libertad y Lambayeque,
en agosto de 1894.

LA TRAVESIA DE PIEROLA DE IQUIQUE A PUERTO DE CABALLAS. EL MANIFIESTO DE CHINCHA

En Iquique –dice Alberto Ulloa en su célebre y ya clásico libro sobre Piérola[5]– circulaba constantemente el rumor de que la partida de los rebeldes hacia el Perú era inminente. Para despistar a los comisionados de Cáceres, Piérola solía intencionalmente pasearse por las calles y lugares públicos haciendo notar que aún permanecía allí. Desde Lima, los transportes *Santa Rosa* y *Constitución* eran movilizados constantemente al sur a fin de evitar el desembarco de Piérola. En medio de este desconcierto de propios y extraños, la primera medida del "Delegado Nacional" y de sus más cercanos confidentes de Iquique, fue adquirir una embarcación que les permitiese llegar al territorio patrio "sin provocar sospechas ni murmuraciones" del vecindario y, sobre todo, de los espías del gobierno de Lima. Esta tarea fue encomendada a Guillermo Billinghurst (valeroso y leal teniente de Piérola que le había acompañado en el *Talismán* y en el *Huáscar*; con engaños, Billinghurst pudo adquirir una "débil y pequeña nave" de propiedad del italiano Juan Mori, conocido comerciante del puerto. Al capitán de navío Bernabé Carrasco (otro compañero de la jornada de Pacocha en 1877 e integrante de su Casa Militar durante la revolución civil) se le asignó la difícil e intrépida misión de comandar la frágil chalupa; empresa en la "que se jugaba la Revolución en la suerte del mar"[6].

Por fin, el 19 de octubre a las nueve de la noche, Piérola, Carrasco, Billinghurst y Enrique Bustamante (otro camarada del *Huáscar* y de la Dictadura) se dirigieron hacia la caleta de El Colorado, al noroeste de Iquique. La chalupa esperaba a corta distancia de la playa, siendo conducidos uno a uno en chalana por Mori. Cuenta la tradición que al contemplar la pequeña embarcación, Piérola interrogó a Billinghurst:

– "¿Usted se embarcaría en ella?"

– "Yo no, contestó Billinghurst; pero yo no estoy encargado de regenerar al Perú".

La chalupa –según un testimonio de esa época[7]– tenía las siguientes dimensiones:

Eslora	21	pies
Manga	4	"
Puntal	1.5	"

Además estaba construida para navegar en puertos; no tenía quilla, poseía dos remos y estaba dotada, para efectos de navegación, de un palo con vela latina. Los instrumentos de navegación eran defi-

cientes y escasos: apenas un compás y una corredera. A bordo transportaba víveres y agua para varios días; asimismo, 50 carabinas Colt de dos cañones y con 200 tiros cada una y tres aprestos de montar.

En esta nave de tan reducido tamaño y de tan deplorables condiciones marineras, hicieron la penosa e increíble travesía Piérola, Bustamante, Carrasco, Mori y el muchacho que había cuidado la embarcación en El Colorado. La chalupa, con un recorrido aproximado de 300 millas marinas, se mantuvo entre 60 y 80 millas distante de la costa. Durante el viaje, "donde se juntaba la ansiedad moral con la estrechez del barquichuelo y con todas las incomodidades consiguientes a la situación", a veces brillaba el sol; otras veces –según la versión de uno de los navegantes– los envolvía la niebla. Naturalmente preferían a esta última, no obstante el frío, por cuanto la bruma los protegía de encuentros con naves que podían capturarlos o delatarlos, acercándose a ellos por creerlos náufragos, como ocurrió horas antes de que arribaran al puerto de Caballas.

En el centro del bote –dice Ulloa– sobre una tabla de madera y defendiendo piernas y pies de los golpes de las piedras de lastre que rodaban por la inclinación que daban a la embarcación los tumbos y las olas, iba Piérola con una gorra blanca al estilo marino y que, a partir de su desembarco, "iba a ser como una enseña de su presencia y arrojo". Junto a Piérola se sentaba Enrique Bustamante. A popa Bernabé Carrasco llevó en las manos, "sin dormir durante cinco días", las cuerdas del timón, demostrando durante el viaje un profundo conocimiento de la costa. Como constantemente ingresaba agua en la chalupa, había que trabajar en extraerla con unos baldes y hasta con las manos; pero siempre quedaba un poco en el fondo, que hacía difícil echarse en él para dormir. Se intentaba hacerlo por instantes sobre la tabla que, a manera de banqueta, iba desde la cruzada de mitad del bote hasta la popa.

En las primeras horas del 24 de octubre se divisó la silueta del cabo de Nazca; a las nueve de la mañana, en acción que exigía gran pericia marinera, el comandante Carrasco tomó correctamente un tumbo y el bote varó en una playa al este del puerto de Caballas, cerca de Pisco.

Así, después de 107 horas de dura y agitada navegación, los expedicionarios tocaron suelo peruano. Cuando posteriormente la dotación del *Constitución*, con tropas de Cáceres y en servicio de vigilancia, divisó en la playa la chalupa, consideró imposible que pudiese haber hecho el viaje desde Iquique; suponiendo más bien que Piérola y sus compañeros habían llegado a la altura del Puerto de Caballas en un vapor del que habían sido trasladados a la chalupa que los condu-

jo a tierra. En el parte elevado a la Comandancia General del Departamento Marítimo del Callao (9 de noviembre), el comandante de dicha nave, capitán de navío Manuel A. Villavisencio, decía: "En la noche del día seguí mi viaje al Sur y recorrí la costa hasta la punta Beware y habiendo pasado por el puerto de Caballas vi varado en la playa un bote salvavidas tinglado de construcción inglesa y pintado de blanco semejante a los que tienen los vapores mercantes. La expresada embarcación está algo maltratada y tiene dos bancadas menos y es probable que con ella desembarcó D. Nicolás de Piérola...".

Cuatro días antes, *El Comercio* había informado lo siguiente: "El vapor *Pizarro* ha confirmado los rumores que circularon ayer, respecto al desembarque de don Nicolás de Piérola al Sur de Pisco. Efectivamente, parece que en la caleta Caballos (antiguamente Caballa), del distrito de Nazca, fue donde desembarcó aquel 28 último... Ninguna noticia se tiene de la embarcación en la que el señor Piérola y sus acompañantes se trasladaron de Iquique a la caleta indicada. Se asegura sí, que esta expedición es exclusivamente personal, es decir, que no trae ningún material de guerra. El *Constitución* estuvo cruzado por bahía Independencia, pero como tenía que esperar en Cerro Azul á las tropas del coronel Muñiz, distrajo su atención, y no pudo apercibirse del desembarque de Piérola".

Del puerto de Caballas, Piérola y sus amigos emprendieron de inmediato la marcha, a través de caminos difíciles y acosados por constantes peligros, hacia la ciudad de Chincha; a ella ingresaron, en medio del júbilo de la población, el 3 de noviembre. Al día siguiente, el caudillo demócrata lanzó su célebre *Manifiesto*, en el que no sólo expresaba su enérgica condena y repudio al régimen imperante, sino que delineaba su orientación principista y hacía un resumen de los sucesos políticos ocurridos. Decía: "El pueblo peruano, sin otros elementos que los que él mismo crea con espontaneidad, denuedo y abnegación que sólo explica la necesidad de su propia existencia; sin distinción de clases y opiniones políticas; sin divisiones que debilitan el carácter verdaderamente nacional del movimiento, ni ambiciones que lo desnaturalicen, hace medio año que mantiene la lucha. Es la nación entera, de un lado; del otro, un soldado que nada respeta, adueñado del ejército y de los recursos nacionales, en el loco empeño de imponérsele.

Solemnísima es la hora por la que está atravesando el Perú. Ella va a fijar irrevocablemente su destino. Vencido se abriría sin término ante él el período oscurísimo de los motines de cuartel. Soberanía de la nación, derechos, garantías, imperio del orden y de la ley, bienestar

dentro y respeto afuera; todos los bienes a que puede aspirar un pueblo quedarían sepultados. No puede ser. La empresa acometida por el general Cáceres es la consecuencia necesaria de un largo período de desorden de violación de la ley; y no ha revelado toda su odiosa repugnancia, sino para empujar más resueltamente a la Nación a su vida nueva. Llevando consigo su propia condenación; pregonando su propia verguenza; es la expresión última de un pasado que hunde: todo lo malo y abominable del ayer tomando cuerpo, para caer envuelto en sudario de ignominia".

En esta ciudad asumió también, "solemnemente y en la intimidad de sagrados intereses", el cargo de "Delegado Nacional" que le había conferido la Coalición meses atrás. Luego se dirigió a Cañete; después pasó a Huarochirí y posteriormente a Cieneguilla, donde estableció su cuartel general y el "centro de operaciones de su Estado Mayor". Desde este valle cercano a la capital y por espacio de varios meses, Piérola astutamente emprendió una "guerra de nervios" que por un lado excitaba el espíritu amistoso de la población y, por el otro, desmoralizaba y fatigaba a las fuerzas de Cáceres.

Mientras tanto, en Lima, la agitación era enorme: idas y venidas de tropas, formación de trincheras y de zanjas, rumores mentirosos, zozobras, etc.[8]. Los pasquines virulentos, y a veces infames, transmitían noticias, estampaban insultos y "mantenían un estado de inquietud en todos y de esperanza en la mayoría". Una serie titulada *Si te pica... ráscate*, no sólo ofendía a Cáceres sino a su familia[9]. Otro anónimo, concebido en estilo irónico, insultante y grosero, llevaba el protervo título de *El Esqueleto del Tuerto*, en clara alusión a su deficiencia visual; otros menos insultantes eran: *La Mano Oculta*, el *Boletín del Pueblo*, etc. Una imagen nítida y pormenorizada de este ambiente característico de la época la pinta Gálvez en su bello y admirable ensayo 1895 en la siguiente forma: "Recuerdo haber oído tantas quejas sobre los métodos de gobierno entonces, que sería cosa de no acabar nunca. En el Colegio de los Jesuitas donde imperaba un ambiente francamente pierolista y donde recibí la educación primaria, los más grandecitos hablaban irrespetuosamente de Cáceres y se divulgaban en todas partes, no sin bastante temor, las tenebrosas leyendas de las persecuciones a los conspiradores. Cáceres tenía para el vulgo un prestigio extraño que participaba de la valentía y de la crueldad. Se hablaba a media voz del régimen, y se propalaban rumores de fusilamientos y de torturas... Piérola era el eterno rebelde, el conspirador infatigable, el audacísimo montonero. Aun en los hogares se hablaba con cuidado, porque se temía a la delación, y los



BERNABE CARRASCO
Connotado pierolista, tuvo la difícil misión de comandar
la frágil chalupa de Iquique a puerto de Caballas.

soplones eran algo así como los "cucos" de las personas mayores. No podía hablarse ni de aquellos tostados biscochitos llamados revolución caliente, sin bajar la voz y mirar de soslayo, por si algún indiscreto escuchaba y creía que se trataba de la revolución coalicionista. Se decía que había soplones entre los vendedores ambulantes, los mendigos y los criados. En los hogares caceristas se hablaba de Piérola como de un hombre terrible y nefasto. Mas, para el pueblo Piérola era un Mesías... Las cárceles estaban llenas de presos; y se hablaba de fantásticas y complicadas conspiraciones. Las gentes aseguraban que en los carretones que recogen los cadáveres de los hospitales, se conducían armas para los rebeldes. Los muchachos talluditos cimarroneaban para alistarse bajo las banderas revolucionarias. Más de uno volvió, después de la toma de Lima, al colegio a concluir su instrucción media. Los cantores populares entonaban en las jaranas de la masonería revolucionaria canciones subversivas en que se exaltaba a Piérola y se denigraba a Cáceres. Bajo las puertas de las casas y en las rejillas de las ventanas aparecían diariamente pasquines conteniendo amenazas al régimen y esperanzas en la revolución. Las noticias de los triunfos revolucionarios se propagaban como el viento... Lima daba entonces una impresión netamente militar; se vivía en constante amenaza de batalla. Día a día llegaban noticias alarmantes sobre los montoneros y veíase con frecuencia desfilar por las calles centrales aquellos célebres batallones de quinientas plazas rumbo a los lugares donde se decían que, como un fantasma, había aparecido Piérola..."[10].

En algunos versos, se anunciaba la llegada del caudillo y la alegría que ello producía en el vecindario:

Preparad lindas limeñas
las coronas de laurel
que ya viene Nicolás
y los patriotas con él[11].

LOS SUCESOS DEL 17 Y 18 DE MARZO DE 1895

En febrero de 1895, en una de las tantas deliberaciones sostenidas en Cieneguilla con el estratega alemán Carlos Pauli, jefe de su Estado Mayor, Piérola le manifestó resueltamente; "Yo no veo sino una dificultad: entrar a las calles de Lima. Pero lo conseguiremos, y una vez en ella el triunfo será nuestro. Nos ayudará todo el pueblo; no lo dude

usted, Coronel Pauli"[12]. Con esta convicción, las fuerzas coalicionistas se dividieron en tres grandes frentes que, de acuerdo al esquema trazado, actuarían simultáneamente: el del norte, al mando del coronel Pauli e Isaías de Piérola y compuesto de 800 hombres, tenía como objetivo tomar la Portada de Guía y la Carretera del Dos de Mayo; el del este, a las órdenes del coronel Domingo Parra e integrado por 700 individuos, tenía la misión de apoderarse de la Pólvora, el Agustino y Maravillas; y por último, el del centro, cuyo jefe superior era el propio Nicolás de Piérola y comandante general Augusto Durand y conformado por 1700 montoneros, tenía la consigna de atacar El Pino y las Portadas de Barbones y Cocharcas. El plan, maduramente elaborado en aquella hacienda, consistía en tomar Lima en forma sincronizada y aprovechando el factor sorpresa que la oscuridad de la madrugada del domingo les permitía[13].

Decidido el ataque, no obstante disponer de fuerzas heterogéneas e irregulares carentes de instrucción técnica y provistas de armas disímiles, el sábado 16 de marzo a las tres de la tarde, Piérola y sus compañeros abandonaron Cieneguilla e iniciaron la marcha sobre la capital[14]. A unas seis millas de Lima, las tropas decidieron acampar, dando tiempo al avance de sus compañeros por los otros puntos de la ciudad. "Con su vestido blanco –nos dice Jorge Dulanto en su libro también ya clásico sobre el caudillo– botones dorados, botas granaderas de hule negro y gorro marino, Piérola, a la cabeza de su infantería enrumbó hacia la Portada de Cocharcas; su caballería y la de Oré rompieron el fuego contra las fuerzas de Cáceres en El Pino y San Borja"[15].

En medio de una densa niebla y de un nutrido tiroteo, los rebeldes ingresaron al centro de la ciudad, tal como se había convenido, en las primeras horas del domingo 17. A las ocho de la mañana rompían fuego contra el Palacio de Gobierno, en el que –según confesión de Cáceres en una célebre entrevista hecha meses después en Montevideo– sólo habían 200 hombres de un cuerpo de línea, 50 de escolta y una ametralladora[16].

A partir de ese momento y durante cuarentiocho horas se sucedieron en distintas partes de la ciudad sangrientos e intensos combates entre fuerzas caceristas y los invasores[17]; las primeras defendiendo sus posiciones y los segundos tratando de ganarlas. De acuerdo a distintas versiones de esos días, algunos de los coroneles de Cáceres se negaron a combatir y varios batallones gobiernistas se batieron bravamente al mando de sólo los odiados y temidos celadores[18]. Después de considerable esfuerzo, Piérola logró posesionarse de la

plaza del Teatro Principal, estableciendo allí su centro de operaciones. El silbar de los rifles, el tronar de los cañones y el repicar de los campanarios tomados por los rebeldes –dice Gálvez en su hermosa crónica– llenaron de ruidos siniestros la apacible ciudad; en los hogares reinaban la piedad, el temor y la angustia.

La mortandad en los combates sucesivos que se libraron en esos días fue enorme, sobrepasando los 2500 el número de las víctimas. El comercio, las tiendas y hasta las sencillas pulperías permanecieron cerradas por todo ese tiempo. Los servicios locales se hallaban, igualmente, suspendidos. En el Callao, no había ningún buque del gobierno, pues el sábado había salido el *Constitución* para Salaverry y la *Lima* para Pisco. El domingo por la tarde, recién un contingente de las milicias navales enrumbó hacia Lima en abierta y beligerante actitud contra Piérola. En el segundo día de combate, donde las bajas por ambas partes fueron mayores que el día anterior, las calles estaban llenas de cadáveres, de moribundos y de heridos. En los cementerios de las parroquias se agrupaban, en enormes pilas, cadáveres de oficiales, soldados y civiles en "maloliente y macabra confusión"[19].

La hediondez y putrefacción de los cadáveres, el temor a la epidemia que obligaba a "enterrarlos apresuradamente sin identificarlos siquiera", la carencia de medios para socorrer a los heridos y lo inútil de la contienda, impulsaron al Cuerpo Diplomático acreditado en Lima y presidido por su Decano, Monseñor José Macchi, a emprender las gestiones para poner término a la lucha[20]. En memorable oficio del 18 de marzo, publicado posteriormente por *El Comercio*, el mencionado Delegado Apostólico se dirigió al Presidente Cáceres, "interpretando los sentimientos ya de humanidad, ya de afecto profundo que el Cuerpo Diplomático profesa á esta nobilísima Nación", para solicitarle, "en vista siquiera de la mucha sangre peruana que se está derramando", procurase cuanto estaba de su parte que concluyese el conflicto "que tanto estrago de vidas e intereses estaba ocasionando". En tono suplicatorio aunque decidido agregó: "si es tan sólo á su persona, á la que se hostiliza, y no al principio de autoridad, que V.E. representa, más fácil le será a V.E. oir en estos supremos momentos la voz de su patria que por órgano de las Naciones hermanas implora tregua y paz".

Según se refiere en varios testimonios, Cáceres en un comienzo se resistió a entrar en arreglos con los revolucionarios; pero ante la insistencia del prelado, quien le encaró enérgicamente su impopularidad, tuvo que acceder al pedido de tregua[21]. Piérola, establecido en el hotel Universo, aceptó la suspensión momentánea del combate; así

lo hizo saber públicamente en el decreto del 19 de marzo, publicado poco después por *El Comercio*, y firmado en su condición de "Delegado Nacional". A las dos de tarde de aquel día, el representante papal y otros miembros del Cuerpo Diplomático entregaron a la imprenta de dicho diario el siguiente boletín para su impresión:

"TREGUA

El Cuerpo Diplomático habiendo interpuesto sus buenos oficios con el objeto de obtener una tregua que permita enterrar á los muertos y asistir á los heridos de los combates de los dos últimos días, y hallado para ello la mejor voluntad en las respectivas autoridades, hace saber á los habitantes de la ciudad que está concedido un armisticio que durará hasta las 2 de la tarde de mañana miércoles 20.

Durante este armisticio los combatientes no se moverán de sus actuales posiciones militares, y el resto de la ciudad será considerada como zona neutral, por la cual se podrá transitar libremente sin armas, estando también, terminantemente prohibido circular en grupos de más de cinco personas.

Se recomienda, también, encarecidamente á las personas que puedan disponer de elementos de transporte, como carretas, mulas etc., que las pongan á disposición del señor Alcalde Municipal, en la calle de Divorciadas número 173 altos, con la presteza posible, para proceder al entierro de los cadáveres y al aseo de la ciudad"[22].

Al cabo de 24 horas y en vista de que el "tiempo no había sido suficiente" para enterrar a todos los cadáveres y de la negativa tanto de los soldados como de los vecinos para "cumplir con esa desagradable tarea"[23], el Cuerpo Diplomático solicitó una prórroga del armisticio; la que fue acordada hasta el jueves 21 a las dos de la tarde[24]. En realidad –como afirma Jorge Dulanto– esta medida tenía por objeto poner término definitivo a la situación. En efecto, el día 20, a las ocho de la mañana se reunieron en la Delegación Apostólica los señores Luis Felipe Villarán y Enrique Bustamante, representantes del gobierno y de la Coalición, respectivamente, para tratar sobre el asunto. Ese mismo día, en breve boletín que se divulgó rápidamente, el Cuerpo Diplomático anunció la firma del arreglo de paz. Los acuerdos asumidos eran:

1º El General Cáceres hacía dimisión del mando en una Junta Provisional de Gobierno, compuesta de cinco personas designadas, dos de ellas por el mismo Cáceres, dos por Nicolás de Piérola, y una quinta por las cuatro anteriores o por la suerte, en caso de discor-

Medallas conmemorativas
del arribo de Piérola al puerto de Caballas
y a la revolución triunfante.


PUERTO CABALLAS
OCTUBRE 25 DE 1894
LIMA MARZO 17 Y 18 DE 1895


LOS DEMOCRATAS DE YCA AL REPRESENTANTE DE LAS ASPIRACIONES NACIONALES
SR. D. NICOLÁS DE PIÉROLA
EN EL DIA DE SU
PROCLAMACION
Á LA
PRESIDENCIA
DE LA REPÚBLICA
POR LA ASAMBLEA
DEL PARTIDO
MAYO 29 1895



Nicolás de Piérola y su Estado Mayor en Cieneguilla.

dia entre dos o cuatro candidatos.

2º La Junta de Gobierno procedería de inmediato a convocar a elecciones generales.

3º Los ejércitos combatientes saldrían de la ciudad, apenas se instalase la Junta, a acantonarse a tres millas, a lo menos, de distancia y en rumbos opuestos en puntos que designaría la misma Junta.

4º Los grados y clases militares concedidos hasta la fecha, serían respetados por la Junta. El Congreso inmediato se ocuparía de la reorganización del Ejército.

5º En la misma forma serían respetados por la Junta los actos internos de orden administrativo.

6º La Junta de Gobierno dictaría inmediatamente las medidas necesarias para atender a la seguridad general de la población e individual de todos sus habitantes[25].

Convenido el arreglo y quedando por lo tanto "satisfecha la aspiración de la Nación", el mismo día 20 Piérola firmó un decreto por el que dimitía al cargo de "Delegado Nacional" y establecía que las autoridades civiles dependientes de la "Delegación Nacional", en todo el territorio de la República, prestarían obediencia inmediata a la Junta encargada del gobierno provisional del país y que, igualmente, el ejército nacional bajo sus órdenes quedaba sujeto a la obediencia de la Junta, hasta que ella dictaminase lo conveniente[26].

¿Puede afirmarse que el triunfo de la coalición se debió exclusivamente a la acción militar de sus fuerzas? Ciertamente que no; el éxito debe entenderse en tanto que fue expresión voluntaria y espontánea del fervor colectivo cansado de un régimen agotado y contrario a sus aspiraciones democráticas. Hubo durante la revolución y en los trágicos días de marzo calor del pueblo, predisposición para el heroísmo y deseo de colaborar con los rebeldes. En ello –señala Basadre– jugaron razones de diferente índole: el odio contra autoridades abusivas, el malestar contra un aparato estatal extorsionista, la leyenda rediviva de Piérola como caudillo del pueblo, el prestigio de los jefes de algunas de las montoneras locales, el desgaste del gobierno imperante y, sobre todo, el anhelo romántico de un Perú más justo, más sano, más limpio y mejor.

La noticia de la caída de Cáceres y de otros interesantes pormenores ocurridos por estos días a bordo del *Constitución*, son relatados por un testigo de la época así: "Cuando de regreso del Norte llegamos en el *Constitución* al Callao, nos dimos cuenta de la caída de la Capital y del Régimen, por la abundancia de soldados que vimos en el Muelle de Guerra. Al llegar al bote con víveres supimos la verdad por el

Maestro de Víveres, quien nos contó que los soldados se quejaban diciendo: "Taita Cáceres ha sido vendido". También nos enteró que las casas proveedoras tenían órdenes de darnos las provisiones. Esta situación se prolongó por varios días sin que fuesen a bordo las autoridades correspondientes. Esto dio lugar a que el Comandante Aza, cacerista, nos comprometiese a los que éramos del mismo Partido y esa era la mayoría, para llevarnos el buque al Norte, donde don Francisco Seminario, que era el Jefe cacerista de la Región, embarcando a todos los soldados caceristas que estaban todavía en el muelle y llevándole el abundante parque que teníamos a bordo. En el complot fue acordado llevarnos esa misma noche al *Constitución*, aprovechando la hora en que se recogía el Comandante del buque, al que debía determinado Oficial echar la llave, en cuanto él cerrara la puerta de su camarote. La noche convenida, el *Constitución* ya con los calderos prendidos, aprovechando de que el Comandante del buque estaba a esa hora con la puerta cerrada, vimos que el Crucero chileno *Prat* fondeado detrás de nosotros principió a levantar vapor, según supimos para impedirnos la salida. En esta situación convenimos jugarnos el todo por el todo, resolvimos arriar los botes y recoger del muelle el mayor número posible de soldados e irnos batiendo, si era necesario hasta el fin. Parece que alguien le avisó al Comandante del buque y éste se presentó intempestivamente. La sorpresa fue grande, de la que él aprovechó para hablarnos de la Patria y del disparate que íbamos a hacer ensangrentando a la Nación. Dijo que ya todo estaba perdido pues el General Cáceres había firmado el armisticio. El respeto y consideración que le teníamos a Villavisencio, héroe nacional, se impuso. De manera que cuando se presentó mareado el Ingeniero inglés y le dijo al Comandante Aza; "Estamos listos", el Comandante del buque le soltó una interjección y lo mandó arrestado. Al día siguiente (20 de marzo), temprano, el Comandante Villavisencio le mandó un oficio al Prefecto del Callao comunicándole lo sucedido (complot) y pidiéndole su reemplazo. En la misma mañana fue reconocido como nuevo Jefe del *Constitución* el Comandante Cobián y en las primeras horas de la tarde, embarcábamos una división pierolista de las tres armas con su Estado Mayor. El señor Piérola llegó enseguida y nos arengó en nombre de la Patria. Esa misma noche zarpamos con rumbo a Mollendo, donde se decía que Amador del Solar, Jefe de los Montoneros del Sur, estaba conspirando en Arequipa para poner en la Presidencia a su padre, Don Pedro Alejandrino del Solar, primer Vice-Presidente, a cuyo nombre se había hecho la revolución. Durante el viaje, los jefes pierolistas, altaneros y engreídos, querían impo-

nerse en el buque, cosa que no permitimos los oficiales del *Constitución* y se entablaron fuertes discusiones en la tripulación, a punto de que se iba a producir un conflicto. Al enterarse el señor Piérola, manifestó a sus oficiales que "en el buque mandaban los oficiales del buque" y amonestó a todos en el sentido de que sólo se debía tener en consideración los intereses nacionales, pues toda rencilla había ya desaparecido. Un mes estuvimos en Mollendo fondeados hasta que salimos directamente para el Callao".

En el transcurso de la revolución, algunos miembros de la armada tomaron partido por la causa de los revolucionarios (por ejemplo, la participación decidida de los oficiales Bernabé Carrasco y Rómulo Espinar). Sobre este último, es interesante la revelación del Prefecto del departamento de Puno en su oficio reservado (2 de junio de 1894) al general Manuel Velarde de servicio en Arequipa. Le manifiesta lo siguiente: "S.E. el Presidente de la República me anuncia por cable que Enrique Bustamante y Salazar debe venir á ésta con el fin de apoderarse sorpresivamente de los vapores del Lago Titicaca, ordenándome, en consecuencia, la captura de aquél y la vigilancia sobre éstos. Teniendo en cuenta estas especiales circunstancias y conocedor de las íntimas y estrechas relaciones que existen entre Bustamante y el Jefe del Apostadero y Capitán del Puerto Rómulo Espinar, que hacen temer justamente la seguridad de los Vapores del Lago; he creído de todo punto indispensable y urgente disponer, como en efecto he dispuesto en la fecha, que el mencionado Jefe del Apostadero, quede suspenso del ejercicio de sus funciones, encargándose de ellas el Capitán de Fragata Emilio M. Benavides. Esta medida adoptada en guarda de la seguridad del órden público y de los elementos navales referidos, espero que merecerá la aprobación de US., mucho más, estando como está impuesto, de los actos subversivos que anoche se han realizado en esta Capital y que imponen la necesidad de tomar toda suerte de medidas precautorias, como la de que tengo el honor de darle cuenta..."[27].

Como institución, la armada no permaneció al margen de los acontecimientos, como erróneamente se ha afirmado; varios de sus jefes y oficiales prestaron valiosos servicios en defensa del orden amenazado por la acción de los montoneros. El 29 de julio de 1894 fue nombrado Comandante General de los Departamentos de La Libertad y Lambayeque el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, cumpliendo destacada labor; un mes antes había desempeñado la Jefatura del Estado Mayor del Ejército del Sur [28]. Las unidades navales fueron utilizadas por Cáceres primero para sofocar los núcleos rebeldes que

a lo largo del litoral se formaban y, segundo, para evitar el desembarco de Piérola en algún puerto del sur; según referencia del citado Enrique de las Casas, el *Constitución* era el barco de mayor confianza del Presidente. El 15 de octubre de 1894 Cáceres ordenó personalmente al Comandante General del Departamento Marítimo del Callao, que las naves de la Escuadra "estuviesen permanentemente listas en su aprovisionamiento para ser movilizadas en cualquier momento a diferentes puntos del litoral"[29]. Hubo casos en que los montoneros se enfrentaron abiertamente a los buques de la armada. El comandante del *Chalaco* (en su parte del Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao de diciembre de 1894), refiere que en los últimos días de ese mes frente a Huacho se enfrentó a un grupo de montoneros. Dos meses antes (principios de octubre) el alférez de fragata Augusto R. Pimentel había sido hecho prisionero cuando las montoneras de Oré abordaron las lanchas que dicho oficial conducía del Callao a Cerro Azul. Algunos oficios de la época refieren, inclusive, el intento de los revolucionarios de apoderarse de los buques de la armada (oficio de 24 de noviembre de 1894 del capitán de puerto de Eten, Juan Salaverry, al Comandante General de Marina). La Escuela Naval, por orden directa del Presidente Cáceres, fue cerrada, pasando los alumnos de último año –según atestigua el citado Enrique de las Casas– a los buques de guerra[30].

Desde otra perspectiva, podemos decir también que durante estos meses de revolución varios puertos fueron cerrados al tráfico, con el consiguiente perjuicio de las compañías navieras y del comercio en general.

Los montoneros estratégicamente ocupaban los puertos para evitar el desembarco de las tropas enviadas por el Gobierno en el *Chalaco* y *Santa Rosa*[31]. En ciertas ocasiones apresaban a los capitanes de puerto. Asimismo, con el propósito de cortar toda comunicación, destruían los alambres telegráficos y los aparatos. Así lo daban a conocer los capitanes de puerto al Comandante General del Departamento Marítimo del Callao en reiterados oficios a partir de mediados de 1894. Dadas esas circunstancias especiales, el gobierno de Cáceres autorizó el 1º de marzo de 1895 tocar extraordinariamente en dichos puertos a las naves de las Compañía Inglesa y Sud Americana, bajo las condiciones siguientes:

1º Los vapores podrán hacer escala en los puertos clausurados por el gobierno que en adelante se cerrasen, para sólo el objeto de dejar carga, despachada por las aduanas que obedecen al gobierno y de embarcar toda clase de productos para puertos en esta útlima condi-

JOSE SANCHEZ LAGOMARSINO.
Comandante General de los departamentos de
La Libertad y Lambayeque.



ción o para el extranjero.

2º Los vapores harán conocer antes de fondear en dichos puertos, por el conducto de sus agentes o de la primera embarcación que se ponga en contacto con ellos, que es condición previa para que el vapor fondee y abra sus escotillas de que sólo venga a bordo el agente de la compañía y ninguna otra persona, ni aun pasajeros. Si se admite esta condición se efectuarán las operaciones de carga y descarga, pues estas serán interrumpidas y el vapor saldrá de la bahía, en el acto que se intente faltar a ella.

3º Los vapores podrán llevar para los puertos cerrados, en que toquen conforme a este convenio, pasajeros y correspondencia con la indispensable condición de tener los primeros pasaportes de la autoridad política del gobierno en el puerto de procedencia y de ser despachada la segunda por las oficinas de correo del gobierno. Fuera de estos casos, no podrán llevar correspondencia ni persona alguna.

4º Para celar el difícil cumplimiento de este convenio, viajará en cada vapor que haga escala en puertos cerrados, un empleado de la aduana del Callao, cuyo pasaje correrá por cuenta del Fisco y las compañías le otorgarán el 50% de rebaja, además del apoyo necesario para el buen desempeño de su cometido.

Ahora bien, los sucesos del 17 y 18 de marzo no sólo dejaron el trágico saldo de varios centenares de muertos y heridos, sino también muchas pérdidas de materiales en el orden económico. Además de los muchos desmanes cometidos por ambos bandos. El Club de la Unión fue saqueado estimándose sus pérdidas, en una primera evaluación hecha el 21, en 30,000 soles. Diversas pulperías, centros comerciales y propiedades particulares no sólo fueron saqueados sino también destruidos. Los faroles del alumbrado público y los focos de luz eléctrica, corrieron semejante suerte; los alambres telegráficos fueron cortados y abandonados en plena vía pública. Los rebeldes incendiaron la casa del coronel Pedro Muñiz, saquearon la del general Justiniano Borgoño y pretendieron hacer lo mismo con la del general Cáceres que –como revela él en su entrevista– fue salvada gracias a la oportuna y decidida intervención de las autoridades. En medio de estos deplorables sucesos, hubo gestos de verdadera y honda dimensión humana. La Sociedad Peruana de la Cruz Roja, presidida por el capitán de navío Francisco Sanz, actuó en forma destacada, mereciendo el reconocimiento de la ciudadanía y de la Municipalidad una medalla de oro por su notable actuación. La Guardia Urbana y las diversas compañías de bomberos destacaron también; las diferentes órdenes religiosas, ubicadas en el cercado de

Lima, estuvieron a la altura de su deber. Los médicos y algunos practicantes de la Facultad de Medicina cumplieron cabalmente su misión. Las damas y varones de diferente condición social contribuyeron de acuerdo a sus posibilidades y en forma permanente. En fin, pues, durante estos trágicos días el poblador común y corriente, con la expresión de un alto espíritu altruista, amenguó la negrura de la lucha fratricida.

Finalmente, cabe hacer alusión que en el transcurso de estos acontecimientos, algunos jefes y oficiales de la armada se vieron seriamente afectados en su integridad física. El capitán Octavio Diez Canseco, que fue auxiliado por miembros de la Cruz Roja, dejó de existir en la noche del 19 "atravesado el pecho de un lado á otro por un proyectil". El capitán de navío José Sánchez Lagomarsino "recibió una herida de bala al salir de su casa, en Jesús Nazareno, para Palacio". El capitán de navío Leandro Mariátegui, ayudante del Senado, "fue tomado preso por las fuerzas del coronel Oré"[32].

GASTO EN 1895

GOBIERNOS	ORDINARIOS	EXTRAORDINARIOS	TOTAL
Cáceres (enero-marzo)	S/. 588,988.56	1'574,224.45	2'163,213.01
Junta de Gobierno (marzo-setiembre)	1'705,744.69	1'408,669.05	3'114,413.74
Piérola (setiembre-diciembre)	1'912,637.42	814,041.90	2'726,679.32
TOTAL DE EGRESO:		S/. 8'004,300.07	

LA JUNTA DE GOBIERNO PRESIDIDA POR MANUEL CANDAMO

En ceremonia por demás sencilla, sin duda a la altura de las críticas circunstancias del momento, el 20 de marzo la Junta de Gobierno asumió la difícil aunque trascendental misión de "restablecer la paz y la reconciliación entre los peruanos". Presidida por el notable político y hombre de leyes don Manuel Candamo, la Junta quedó completada

con los siguientes representantes de Cáceres y Piérola; Ricardo W. Espinosa y Luis Felipe Villarán (por el primero); Elías Malpartida y Enrique Bustamante y Salazar (por el segundo). A cada uno se le encomendó el control directo de un Ministerio. En su editorial del 22 de abril de 1895, *El Tiempo* de Buenos Aires comentó la designación de Candamo en los siguientes términos: "Honra, indudablemente, á los bandos políticos peruanos al haber depuesto las armas y entregado el Gobierno a una Junta, encabezada por hombre tan digno como el señor Candamo. Esperamos, sin embargo, que todo termine sin que potencia alguna se inmiscuya en los asuntos internos del Perú y que éste se reorganice y recupere el perdido vigor ..."[33].

Por su parte, el diario limeño *La Opinión Nacional*, de clara vinculación con el sustituido régimen de Cáceres, en su editorial del 26 de marzo puntualizó: "Cambio de personas, con reemplazos que inspiran plena confianza y otorgan y harán efectivas las garantías de la Carta Fundamental; nada tenemos que temer para que la malevolencia interprete como rendición lo que es lógica de convencimiento...".

Instalado en Palacio, el primer acto del flamante gobierno fue dirigirse a la Nación en una memorable proclama (21 de marzo) donde sintetizaba la gravedad de los últimos sucesos y definía, con asombrosa claridad, el perfil de la política a seguir; asimismo, invocaba "el concurso de todos los ciudadanos" para culminar con éxito la obra de reparación emprendida. "Llamados a asumir la dirección de los negocios del Estado en momentos en que el patriotismo no permite vacilaciones –decían los miembros de la Junta al iniciar el documento– hemos aceptado tan honrosa misión, persuadidos de que ella va á consistir exclusivamente en respetar los derechos de todos y en cumplir con lealtad y abnegación los deberes que nos imponemos". Inmediatamente, puntualizaban: "La labor de la Junta de Gobierno tiene que ser, y será, de paz y conciliación; propenderá principalmente á la reconstitución de los poderes Públicos y, mientras tanto, la Constitución y las leyes imperarán desde hoy en toda la República"[34].

Consecuente con este pensar, la Junta expidió su primer decreto por el que hacía saber a la ciudadanía que el ejercicio del Poder Ejecutivo se ajustaría a la Constitución de 1860. Simultáneamente, puso en libertad a todos los presos políticos y nombró Prefecto de Lima a Domingo Olavegoya y como Subprefecto al coronel Gaspar Tafur.

En el orden económico, al constatar que las cajas del Tesoro se "hallaban completamente vacías", convocó de inmediato (21 de marzo) a los gerentes de los bancos Callao, Londres e Italiano con el propósito

de solicitarles un préstamo de 30,000 soles que permitiese "hacer frente á las premiosas necesidades del momento"[35]. El pedido, al cual los gerentes tuvieron que acceder sin la posibilidad de consultar a sus directorios por la premura del plazo, fue ampliado posteriormente a 100,000 soles[36].

En los casi seis meses que duró su gestión como organismo de gobierno transitorio y en una época por demás azarosa y preñada de las dificultades consiguientes a la guerra civil, la Junta no realizó una labor expectable; su obra –como lo reconoció el propio Candamo en el mensaje aludido– se encaminó principalmente a la conservación del orden público "cumpliendo las leyes y gobernando con prudencia" y a distribuir las rentas nacionales con arreglo al Presupuesto y con espíritu de equidad. El tino y la honradez con que manejó los asuntos públicos, le mereció el reconocimiento de los diversos sectores de la población. Así lo entendió y difundió la prensa limeña en sus editoriales de esos días. *El Comercio*, en la pluma de un colaborador, sintetizó y juzgó de la siguiente manera su actuación: "Se levantó sobre ruinas, envuelta aún su faz por la humareda y el estrépito de la lucha; y desciende en medio de la moralidad, de la vida y del orden que ella ha hecho renacer, cubierto el rostro por simpática aureola de probidad y moderación. No había quedado Ejército y ha puesto las bases de uno, que no tardará en corregirse y mejorar notablemente. No había finanzas, ni recursos, ni crédito, ni circunspección, ni rectitud en ese rumbo; y en cinco meses están pagados con el día todos los servicios activos y abonadas puntualmente las listas pasivas en la tercera parte de los haberes. Un empréstito religiosamente pagado y todavía un saldo considerable de qué disponer en las arcas fiscales... Pueden los ciudadanos que la componen retirarse tranquilos y satisfechos á sus hogares, seguros de que la gente sensata é imparcial los acompaña con su simpatía y estimación, concediéndoles el lauro; en estricta justicia, de una legítima y bien adquirida mayor popularidad"[37].

LA ASUNCION AL PODER DE NICOLAS DE PIEROLA. SIGNIFICACION HISTORICA DE SU GESTION

Teniendo como Primer y Segundo Vicepresidentes a Guillermo Billinghurst y Augusto Seminario y Váscones, ambos provincianos como él, el 8 de setiembre de 1895 Piérola asumió el poder en medio de un vivo e intenso fervor popular[38]. Con este hecho, se cristalizaba

la vehemente aspiración nacional de establecer un gobierno civil que personificase la era de la reforma, del bienestar, de la prosperidad, del progreso y de la paz[39]. A este difícil y trascendental momento llegó el viejo caudillo con la madurez política necesaria. Ya no era –dice Ulloa– el impulsivo y luchador ministro que, al embate de sus convicciones quería reformar el régimen fiscal del país con decretos, contratos, exposiciones e invectivas. Ya no era el montonero, impremeditado y audaz, de Tarata y de Moquegua. Ya no era el ciego aventurero de heroísmo que echaba a rodar una revolución como un dado, en el *Talismán* o en el *Huáscar*. Ya no era el ambicioso dominador y exclusivista de 1879, que no quiso participar del poder sino tomarlo todo entero; que no quiso presidir batallas sino dirigirlas; que creyó que podía conservar después del desastre su autoridad prendida como una nube a las crestas de la cordillera. Ya no era el batallador polemista, hiriente y fiero, lleno de orgullo y de suficiencia, de las campañas escritas y de los documentos públicos. Ya no era el mago que creía en la posibilidad de reformar a la Nación con decretos. Ya no era el prófugo de las prisiones y de las persecuciones, que se disfrazaba y tomaba cualquier barco para llegar igualmente a cualquier playa. Ya no era, ni siquiera, el reciente "Delegado Nacional" que había recorrido con tiros, campanas, cierrapuertas y sangre el territorio del Perú, para agitarlo contra el gobierno de Cáceres.

Ahora era otro hombre que, incluso, había olvidado definitivamente los "ingratos recuerdos de las antiguas luchas". Así lo reveló su apertura total cuando desde el inicio de su gestión apeló, dejando de lado tradicionales rivalidades políticas aunque ganándose la enemistad de varios de sus más cercanos y antiguos partidarios, a las personas de la oposición para "trabajar en la obra del bien común" que con él se iniciaba. En su bello discurso de recepción del mando sintetizó este afán de apertura con las siguientes palabras: "El Perú ha escogido los obreros que levanten, sólido y magestuoso, el edificio de la República. Este es nuestro mandato. Ante él no hay, no puede haber distancias que separen, opiniones que dividan, intereses á que no domine el grande, el solo interés de la Nación... Obreros todos de la misma inmensa obra, yo no puedo ver en cada uno de vosotros y en el pueblo que ha de acompañarme en ella, sino un solo pensamiento, una sola labor, la labor afanosa del común hogar, del hogar de todos", Evidentemente, durante los cuatro años que duró su mandato presidencial fueron múltiples y significativos los avances que en todo orden de cosas alcanzó el país[40]. Su período señala la más amplia etapa de progreso y transformación que hizo posible el gran desper-

El ingreso de Piérola por Cocharcas.





Nicolás de Piérola y sus huestes en el centro de Lima.

tar económico de la Nación a partir de 1900; hubo un ambiente de seriedad y confianza en todos los niveles, principalmente el económico, que se reflejó en todos los matices de la vida nacional. La hacienda y la administración públicas fueron reorganizadas, mejorando las finanzas y estableciendo un patrón de oro; se favoreció al desarrollo de la minería, el comercio y la agricultura; el capital extranjero retornó y el nacional se aplicó a la formación de nuevas empresas e industrias incipientes[41]; la instrucción pública alcanzó un notable adelanto; se expidió la célebre ley electoral que transformó completamente el antiguo régimen electoral; las relaciones internacionales fueron manejadas con sagacidad y tino; el Ejército fue organizado y mejorado técnicamente con la presencia de la primera misión militar francesa[42]; la preocupación por el oriente amazónico se profundizó; el servicio de vigilancia marítima y el sistema de aduanas merecieron singular atención; el ramo de correos, en manos de jefes de la armada, adquirió una eficiente y dinámica organización, extendiéndose a nivel nacional el uso del telégrafo; el adelanto urbano de Lima se hizo manifiesto. En el orden político -dice Gálvez- mejoramos bastante. Murieron muchos hábitos grotescos y dañinos; desapareció el pintoresco y muchas veces grosero debate en las Cámaras entre los pretendientes a una misma curul; desaparecieron también, las salvajes luchas en torno a las mesas electorales. Finalmente, desde el punto de vista de la configuración histórico-jurídica del Estado, el logro alcanzado en estos años fue realmente significativo. Al respecto, Basadre escribe: "Del alzamiento de 1895 tendió a surgir, en primer lugar, la armonía entre el país legal y el país real. Vino en seguida la formación o los comienzos de la formación de un Estado con mayores rendimientos de eficiencia y de limpieza, de un Estado más jurídico y administrativo y menos parasitario o extorsionista, a cuyo amparo se desarrolló la riqueza nacional e individual. Es decir, el Perú comenzó a ser un país, aunque fuese de modo imperfecto, "en forma". Si el egoísmo de las oligarquías y la ceguera de los políticos hizo, años más tarde, escolar el experimento, ello no enerva su augural significación histórica"[43].

Sin embargo, en el marco de este adelanto y mejoramiento general, los progresos de la Marina de Guerra, relegada y sin ser objeto de preferente atención, fueron ínfimos. No se procuró ni la mejora ni se buscó transformarla como ocurrió con el Ejército; sus miembros continuaron disgregados ocupando, la gran mayoría, cargos administrativos. La escuadra continuó con sus escasas y obsoletas unidades y su quehacer tecnológico estancado.

En resumen, comparado con la década anterior, el panorama de la República al concluir el año 1899 mostraba un visible índice de desarrollo y prosperidad[44]. Así lo sintetizó Francisco García Calderón en su notable discurso pronunciado en el Palacio de la Exposición el 22 de octubre de 1899 con ocasión de un banquete ofrecido a Piérola al final de su gestión presidencial. Entre otras cosas manifestó: "En 1895, se creía que el país se había perdido. Desunidos todos, la hacienda pública en bancarrota, y sin elementos para reorganizar la patria, creíamos que había llegado el último día para el Perú. Entonces os presentásteis en escena invocando como base de gobierno la unión de todos los peruanos, y los que escucharon vuestra voz se agruparon a vuestro alrededor para trabajar de consuno. En el poder reorganizásteis el país, no considerándolo como el botín del vencedor sino que buscásteis a los que eran dignos de colaborar en vuestra obra. Buscásteis los hombres para los destinos, y no los destinos para los hombres. Lográsteis que las rentas públicas fueran bastantes para todos los servicios. Las industrias han florecido, se han formado sociedades y empresas que están dando prosperidad al país..."[45].

En cuanto a Piérola, su figura se muestra sugestiva y controvertible. En 1869, cuando apenas contaba con 30 años de edad, fue Ministro de Hacienda de Balta, en reemplazo de Francisco García Calderón que se negó a avalar la peligrosa política de los empréstitos; desde esta posición le tocó dar la gran batalla contra los consignatarios firmando el Contrato Dreyfus. Con el arribo de Manuel Pardo al poder (1872) se convierte en el conspirador audaz y astuto, en el temerario cabecilla de las revueltas de entonces, en el *Califa* como lo empezaron a llamar sus fanáticos seguidores. Desde entonces, hizo de su vida un foco inagotable de energía psíquica al servicio de la subversión. Años más tarde, en 1879, se proclamó Dictador y preparó, con una rara firmeza, la defensa del país invadido por Chile, sin impedir la catástrofe. Vencidos los ejércitos peruanos, no resignó el poder y dividió a la Nación convirtiéndose en 1885, en una esperanza popular frente al militarismo de turno. Diez años después, fue elegido Presidente. En esta oportunidad, su patriotismo, su imponente superioridad sorprendieron a aquellos que no habían conocido sino al conductor de revoluciones, al "infatigable obrero del desorden".

Fundó el Partido Demócrata cuya esencia ideopolítica, semejante al civilismo, era el rechazo al militarismo. Hombre de pensamiento y acción, siempre utilizó un lenguaje conciso y sentencioso; llamaba "telegráfico" a su estilo y sus frases circulaban como refranes en labios del pueblo. Valiente y audaz hasta la locura, era vanidoso y egocén-

trico; sin haber vivido jamás en un cuartel, vistió durante la guerra con Chile (cuando se hizo Dictador) la deslumbrante casaca de general. Propulsor del bienestar del país, sin embargo ninguna ley en favor de los obreros se dio durante su régimen. En cuanto a la raza indígena, de la que se autotitulaba protector, estableció el impuesto a la sal, muy duro para este grupo desvalido. Enemigo histórico del Partido Civil, convivió con los civilistas en su magnífica segunda administración.

A partir de 1895, propugnó un Estado robusto, auténtico y técnico que diera a los problemas públicos una solución distinta a la del "rifle del conspirador o la arbitrariedad armada del gobierno". Considerado enemigo del Ejército, lo disciplinó, moralizó e ilustró. Con las modernas izquierdas tuvo de común el ataque a los poderosos, la comunión con los olvidados, el vivir en peligro, el sueño de un porvenir mejor. Con las derechas, buscó el mantenimiento de las instituciones fundamentales de la vida social. Aristocrático y popular, pragmático y principista, montonero y hombre de Estado, conspirador e ideólogo, Piérola actuó en el escenario político durante más de cuarenta años; pero sólo llegó al poder en dos oportunidades muy difíciles: durante la guerra con Chile y en la crisis del segundo militarismo. Aunque jamás regresaría al gobierno y ni siquiera llegaría a la alcaldía de Lima, el *Califa* estuvo siempre en el alma del pueblo. Fue, sin lugar a dudas, el último gran caudillo romántico e inquieto del siglo XIX.

NOTAS AL CAPITULO XII

1. "Como cumpliendo un destino patético –recuerda Basadre–Cáceres se vio hostilizado por sus enemigos internos con el sistema de las montoneras que él había utilizado genialmente para combatir al enemigo exterior". Es importante advertir que la acción de los montoneros pierolistas empezó desde mucho antes que Cáceres tomase el mando en agosto 1894; pero se intensificó durante su gestión como hemos dicho, apareciendo en pueblos y ciudades como: Puno, Huancayo, Cusco, Ancash, Cajamarca, Cañete, Pisco, La Libertad, Lambayeque, Talara, Paita, Huanta, Huamanga, Palpa, Huánuco, Arequipa, Moquegua, etc. Los jefes montoneros vestían uniforme blanco y kepí francés, con escudo peruano en la frontera; gozaban de enorme prestigio popular, constituyéndose en verdaderos ídolos. Para el vulgo –dice Gálvez– eran entonces los tipos de la astucia y de la valentía. En este orden sobresalieron Felipe Santiago Oré, Augusto Durand, el cubano Pacheco (muerto en acción guerrillera en 1895), Eduardo Yessup, Teodoro Seminario, Pedro Pablo Arana e Isaías de Piérola. A ellos debemos agregar el nombre de Marta "La Cantinera", cuya energía y bravura fue cantada por el romancero popular. Lamentablemente, no disponemos de un estudio unitario e importante acerca de la labor y proyección histórica de la actividad de estos personajes. González Prada en su conferencia sobre *Los partidos y la Unión Nacional* (1898) tuvo para ellos frases sumamente duras e injustas.
2. No obstante el furor con que fueron tratados por su pariente, el Prefecto de Piura Fernando Seminario, los rebeldes no depusieron su actitud ni éste logró someterlos. Tiempo después (21 de mayo de 1895) el coronel Teodoro Seminario fue nombrado Jefe de la Comunidad que en Europa debería estudiar la organización de las Escuelas Militares. Cabe también mencionar en esta acción montonera la participación decidida de Gaspar Tafur y Belisario Laines.
3. Nacido en Lunahuaná de la unión matrimonial de don Estanislao Oré y de doña Josefa Casas, Felipe Santiago Oré (el "cholo Oré" como el pueblo le conocía) fue sin duda el prototipo montonero de esos años. Inició su carrera militar el 27 de febrero de 1880 al incorporarse, como sargento primero, al Batallón Ancash Nº 25 que se había formado para defender la provincia de Cañete del avance chileno; con su propio peculio, mantuvo un cuerpo de 800 coprovincianos voluntarios. Concluida la guerra, acompañó a Cáceres en su larga lucha hasta derribar el gobierno de Iglesias. Luchador por excelencia, cúpole más tarde actuación preponderante en la guerra civil de 1894 a 1895; catorce combates fueron testigos, durante esta campaña, de su heroico arrojo. Entre ellos, los pincipales fueron sostenidos en las calles de Lima los días 17 y 18 de marzo y el sitio y combate de Allauca (en la provincia de Yauyos), el cual duró desde el 17 hasta el 22 de octubre de 1894. Fue en esta acción donde Oré dio fehacientes pruebas de sus dotes militares ya que con tropas muy inferio-

res y pésimamente armadas, burló y derrotó a una división muy superior en número y elementos mandada por el entonces coronel Pedro E. Muñiz. En su vida civil, fue un hombre vinculado al campo: agricultor por vocación y por convicción como él mismo solía autodescribirse. Falleció en el distrito de Bellavista la noche del domingo 15 de julio de 1934 a la edad de 85 años. En su calidad de Comandante General de las fuerzas de la división "Vanguardia", que actuó en los sucesos del 17 y 18 de marzo, Oré preparó un documento relatando lo ocurrido. Bajo el título de *Parte Oficial de la División "Vanguardia"* y fechado en Lima el 30 de abril de 1895 (14 folios), este importantísimo testimonio da cuenta en detalle de las operaciones practicadas por dichas fuerzas entre los días 16 y 22 de marzo de 1895. Revela lo intenso del combate y la participación espontánea y entusiasta de "paisanos" a la causa de Piérola. Asimismo, manifiesta las fuerzas considerables y bien dotadas de que disponía Cáceres. Desde otro ángulo, ofrece información interesante como la siguiente: que Oré intimó al administrador de la Fábrica de Gas de Lima para cerrar las cañerías del alumbrado público; que el mismo Oré salvó al coronel Carlos Pauli cuando éste se hallaba herido y cercado por las tropas caceristas en pleno centro. Por último, que la división "Vanguardia" estaba conformada de los escuadrones Cañete, Sacaya, Libres de Chincha y las columnas Oré y Regeneración. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. En la Biblioteca Nacional (Sala Porras, sección manuscritos) se halla un manuscrito con el título de *Una vieja figura de la historia revolucionaria del Perú. Coronel Felipe Santiago Oré* (102 folios) perteneciente a la pluma del ingeniero Felipe B. Oré, hijo de nuestro personaje. En este documento, importante por cierto, se describe detalladamente la vida y el quehacer guerrillero del célebre coronel cañetano; interesa además para conocer la historia de la ocupación chilena en esta provincia.

4. La incursión de los montoneros alcanzó también aguas bolivianas del lago Titicaca, provocando un serio incidente diplomático. Comentando tal suceso hallamos la siguiente referencia: "La demanda de satisfacciones y reparaciones entablada por el Gobierno boliviano contra el Perú, con motivo del combate realizado en el vapor peruano *Coya* en aguas bolivianas del lago Titicaca y de las incursiones de pequeños piquetes de tropa armada peruana en territorio de Bolivia, produjo en las relaciones de ambos países un grave estado de tirantez. Por los protocolos de 26 de agosto y 7 de setiembre de 1895, convinieron en someter el asunto al arbitraje del Gobierno de los Estados Unidos del Brasil". El arbritaje no llegó a realizarse. Cfr. GARCIA SALAZAR... *Guía Práctica...*, T. II, pp. 276-277.
5. ULLOA, Alberto... *Don Nicolás de Piérola. Una época de la historia del Perú.* Lima. Imprenta Santa María, 1949. Desde este autor tomamos las principales referencias para el desarrollo del presente parágrafo.
6. *Ob. cit.*, pp. 275-277.
7. CAZENEUVE, Felipe G. ... *Biografía de don Nicolás de Piérola. Presidente del Perú.* En: *El Comercio.* Lima, 10 de setiembre de 1895, pp. 2-3.
8. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, p. 105.
9. ULLOA, Alberto... *Ob. cit.*, pp. 284.
10. GALVEZ, José... *1895.*
11. Alberto Ulloa y Jorge Basadre presentan fragmentos de esta literatura popular y política que se forjó por aquella época en Lima y en otras ciudades de la Re-

pública. En su artículo *Piérola entra por Cocharcas. Coplas, décimas y anécdotas ignoradas acerca de la Coalición y don Nicolás*, publicado en *La Prensa* de Lima en marzo de 1961, José Durand Florez recogió una buena parte de este cancionero popular.

12. El 5 de julio de 1893, en Hamburgo el Ministro Residente del Perú en Alemania Aníbal Villegas y el coronel Carlos Pauli ultimaron el acuerdo por el cual se contrataba los servicios del militar germano. El artículo III estipuló lo siguiente: "El Gobierno del Perú abonará al señor Pauli un sueldo de quinientos soles mensuales que principiarán a correr desde su llegada a Lima, pagadero en moneda nacional de plata sellada; y en cuanto a rango gozará el Sr. Pauli de las consideraciones de su clase superior inmediata según la escala de ascenso del Ejército Alemán". Como adelanto, Pauli recibió en Hamburgo la suma de 2,000 marcos. Cfr. oficio de respuesta del Ministerio de Hacienda y Comercio de 15 de setiembre de 1894 a la Tesorería General. En: Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.
13. Según referencia autobiografíca de Modesto Basadre, en Palacio de Gobierno se sabía con certeza del ataque de Piérola el mismo sábado. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, pp. 108-109.
14. Los diarios de la época reportaron amplia información sobre estos desplazamientos. En edición especial, *El Comercio* del 21 de marzo describió detalladamente el ingreso de las fuerzas de Piérola a Lima. En los días siguientes, publicó documentos y testimonios de gran valor para el conocimiento de lo ocurrido en la capital durante estos días; de ellos aprovechamos algunos datos para este capítulo.
15. DULANTO PINILLOS, Jorge... *Nicolás de Piérola*. Lima, Compañía de Impresiones y Publicidad, 1947, p. 429. Esta semblanza fue captada por el pintor Lepiani en su conocido cuadro representando el ingreso del caudillo a Cocharcas.
16. Entrevista hecha por el corresponsal de *La Nación* de Buenos Aires el 27 de abril de 1895; se trató sobre dos asuntos: los combates de Lima y la situación del Perú. Reproducido por *El Comercio* de Lima el 16 de mayo de ese año. Según este mismo testimonio, el ejército se componía de más o menos 8,500 hombres, distribuidos así: 4,000 en Lima; 2,500 en el norte y 2,000 en el sur; fuerza que –de acuerdo a lo expresado por Cáceres– era suficiente para haber concluido desde un comienzo con la revolución, sin que de por medio no hubiese existido la "manifiesta cooperación por parte de Chile, Bolivia y Ecuador para proteger a las fuerzas revolucionarias".
17. Según es sabido, desde un principio gran parte de la población limeña apoyó y luchó a favor de Piérola. Las casas se constituyeron en trincheras de la Coalición, pues de techos y ventanas, un fuego incesante caía sobre los defensores del gobierno, ocasionándole desastrosas bajas.
18. Estas versiones fueron desmentidas por el propio Cáceres en la entrevista aludida. En esa oportunidad, refiriéndose a sus lugartenientes, manifestó tajantemente: "Hasta el último momento me han dado pruebas de lealtad que nunca olvidaré. Casi todos los jefes pertenecían á ésa guarnición de soldados que formé cuando en la guerra nacional resistí en los límites de las humanas fuerzas contra la invasión chilena...".
19. GALVEZ, José... *Ob. cit.*, p. 106.
20. Anteriormente hubo algunos intentos por parte de personas e instituciones ra-

dicadas en la capital con el objeto de poner fin a la guerra civil. La agrupación "Los amigos de la paz", integrada por antiguos civilistas sueltos y de hombres de negocios, presentaron una fórmula pacífica excluyendo a Piérola y a Cáceres (BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, p. 107). La "Unión Católica del Perú", presidida por Carlos M. Elías, se dirigió el 18 de marzo a los dos Jefes solicitándoles un armisticio de seis horas que permitiese "Enterrar á los muertos y atender á los numerosos heridos que existen en la población" (*El Comercio*, 22 de marzo de 1895, p. 1). De igual manera, el doctor Celso Palacios, allegado a ambos líderes, anteriormente se había entrevistado con ellos proponiéndoles una solución pacífica. Desafortunadamente, los tres intentos fracasaron.

21. Esta versión igualmente es refutada por Cáceres en la famosa entrevista de Montevideo. Son sus palabras: "Le respondí a Macchi que por mi parte no había inconveniente en conceder la tregua, aunque dada mi posición, esa concesión me favorecía muy poco" (*El Comercio*, 16 de mayo de 1895). En oficio –respuesta a dicho prelado y con fecha 18 de marzo de 1895– Cáceres había manifestado semejante parecer. En esa ocasión expresó: "Siempre dispuesto á procurar con la más sincera voluntad, la solución pacífica del conflicto en que está empeñado el Perú, no puedo menos de aceptar, con el acuerdo de los señores Ministros de Estado que en estos críticos momentos me acompañan, el generoso ofrecimiento de V. E., porque responde al anhelo que me anima ahora con mayores motivos que antes, en presencia de la situación que atraviesa actualmente esta capital, cuyas responsabilidades no afectan de ninguna manera á mi Gobierno, que no hace más que sostener en esta contienda el principio de autoridad, como la prenda más segura de la paz y del orden...". Cfr. *El Comercio*, 22 de marzo de 1895, p. 2.
22. Además de Macchi, el boletín estaba firmado por los Ministros Máximo R. Lira (de Chile), Raúl Wagner (de Francia), David Segre (de Italia) y Henry M. Jones (de Gran Bretaña). *El Comercio*, 21 de marzo de 1895.
23. Durante esos días, los vecinos reiteradamente suscribieron dinero con el propósito de pagar sepultureros. El 22 de marzo, la Municipalidad ofreció mil soles "a quien dejase la ciudad limpia de polvo y paja".
24. En el boletín anunciando la prórroga del armisticio, ya no se considera a la Municipalidad como la entidad encargada de inhumar a los muertos y recoger a los heridos de la ciudad; esta labor fue encomendada a la Beneficencia y a las Compañías de Bomberos. La razón –según *El Comercio*– se debió al abandono que el general César Caneravo hizo de la Alcaldía; su reemplazante fue el teniente alcalde Rufino Torrico. En oficio de respuesta a Canevaro (20 de marzo) aceptando el encargo dice así: "...anímame también á acceder el pedido de V.S., la persuasión de que me asiste de que el cargo de Alcalde Municipal debe estar siempre alejado de la política, sobre todo, en las circunstancias por las que pasa en la actualidad la capital, y que venimos presenciando con amargura patriótica". La primera medida de Torrico fue organizar la Guardia Urbana "como legítima garantía para la vida e intereses del vecindario".
25. Con fecha 31 de marzo, por convenir al completo restablecimiento en los departamentos del sur, la Junta nombró Comandante General de las fuerzas acantonadas en esos lugares a Piérola, poniendo a su disposición una división del ejército de las tres armas y el crucero nacional *Constitución*.
26. Este valioso documento histórico fue publicado tres días después por *El Comercio*.

27. *Historial de don Enrique de las Casas...*, pp. 30-32.
28. El 1º de agosto, zarpó del Callao con destino a Eten, Sánchez Lagomarsino al mando de sus fuerzas en el *Chalaco*, arribando el viernes 3.
29. "Teníamos en el *Constitución* –dice el mencionado Enrique de las Casas– una gran cantidad de parque, por lo que viajábamos continuamente recorriendo la costa". *Ibídem*, p. 31.
30. "Fui embarcado –refiere de las Casas– en el *Constitución* a órdenes de Villavisencio. Bajo sus órdenes hice toda la campaña del 95". *Ibídem.*, p. 32.
31. Las mencionadas naves, así como el *Constitución*, cumplieron intensa actividad transportando personal y material de guerra.
32. Cfr. *El Comercio*, 22 de marzo de 1895, p. 2. Con fecha 13 de julio de 1894, el Congreso solicitó al Ministro de Guerra y Marina que el oficial Mariátegui pasase a ocupar, transitoriamente, el cargo de ayudante del Senado.
33. Reproducido por *El Comercio* en su edición del 15 de mayo de ese año. La segunda parte de la cita alude, indirectamente, a la iniciativa del representante chileno en Lima, Máximo R. Lira, por constituir en esta ciudad un "protectorado extranjero" con la participación de los cuerpos diplomáticos allí residentes. Idea que, afortunadamente, no prosperó.
34. Con la firma de los cinco miembros, la proclama fue publicada y divulgada al día siguiente por *El Comercio* en su edición especial.
35. *Mensaje de la Excelentísima Junta... 1895*, p. 571. En dicha reunión –según el gerente del Banco Italiano en testimonio personal– Candamo expresó que necesitaba esa cantidad "para salvar la situación y afianzar los arreglos de paz hechos, pues, para que estos se pudieran llevar a cabo había que dar al ejército un socorro para que deponga las armas".
36. Cfr. BARDELLA, Gianfranco... *Setenta y cinco años de...*, p. 57.
37. *El Comercio*, 5 de setiembre de 1895, p. 3 .
38. Abundante y minuciosa información sobre este suceso se halla publicada en los diarios de la época. *El Comercio* lo describía así: "La aurora del día de hoy fue saludada por multiud de petardos, cohetes y voladores que se quemaron en diversos puntos de la ciudad. El pabellón nacional se ha izado en los edificios públicos y en muchas casas particulares...".
39. En sendos editoriales los diarios, igualmente, expresaron su opinión sobre el significado e importancia del régimen que se inauguraba. *El País* escribió: "Es algo así como una segunda génesis de la existencia del país; el comienzo de una nueva etapa que emprende en pos de un porvenir más sereno que no lo fue en un pasado, del cual no quisiéramos acordarnos... Nos complacemos en asegurar que el sol que ha de alborar mañana, será el primero de una edad de paz y progreso para el Perú". Por su parte, *La Opinión Nacional* expresó: "La discreción nos aconseja no volver la mirada hacia el pasado, ni siquiera para interrogarle probabilidades de éxito: allí nos encontraríamos con desengaños. Queremos ver sólo el presente cual se iniciaran mañana, por primera vez, hombres y programas, sólo así, corriendo ese velo prudente, podríamos conservar la fe en el porvenir, que necesitamos mantener íntegra, como base de confianza, y como luz que nos guíe en el tenebroso camino que vamos á recorrer, y en cuyo término están la salvación ó el hundimiento final de la República". Finalmente, *El Comercio* apuntó: "Se inaugura hoy en la República un nuevo período presidencial, después de un interregno amenazador, en que los elementos anárquicos del país pugnaron por destruir sus instituciones, con

peligro de hundir su nacionalidad misma... Desde hoy las miradas de todo el Perú estarán fijas en el Gobierno y en el Congreso, pues en ellos se cifra la última esperanza que anima al país de poder vivir y levantarse".

40. La abundante bibliografía pierolista sobre esta época revela en forma detallada las rápidas y radicales transformaciones que entonces se operaron.
41. Según datos que recoge Basadre, entre 1896 y julio de 1899 se constituyeron sociedades anónimas (con el esfuerzo privado de inversionistas locales) con capital ascendente a casi S/. 26' 000,000.
42. "En materia militar –dice Gálvez en su artículo tantas veces citado– Piérola orientó la institución científicamente. Desaparecieron las rabonas, y con ellas se fue para siempre aquella vida de amontonamiento gregario, de confusión gigantesca, que caracterizaba la marcha de nuestros regimientos. La disciplina del palo y del látigo fue sustituida por otra más benévola y humana, se vistió más sobria y elegantemente al ejército, se dio gran importancia a la instrucción civil del soldado. El lema grosero y vulgar de los tres olores característicos que debían trascender del soldado y que comenzaban con la letra P: pisco, pólvora y pezuña, desapareció casi por completo. La necesidad del aguardiente con pólvora para dar coraje al soldado, se desvaneció como una tontería, y se comenzó a trabajar seria y ordenadamente por hacer un ejército de lo que había sido hasta entonces, puede decirse, una tribu desorganizada y pintoresca".
43. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, pp. 127-128
44. Es interesante revisar los *Informes* de los cónsules ingleses que estos años sintetizaron –desde su peculiar punto de vista– la situación general del país. Casi todos concuerdan en señalar los efectos positivos de las medidas adoptadas por Piérola para sacar al Perú de la ruina económica y los años de paz vividos por entonces.
45 En: *El País*. Lima, 23 de octubre de 1899.

Capítulo XIII

LOS ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DE ROSENDO MELO

SEMBLANZA BIOGRAFICA

En 1847 el Perú era gobernado por Ramón Castilla y vivía, por primera vez desde la creación de la Armada, una sólida y auténtica política naval; política que evidenciaba, en una visión de notable proyección histórica, el vivo y profundo interés de aquel gobernante por convertir al país, a través del fortalecimiento de lo que ahora se denomina Poder Naval, en la primera potencia marítima de Sudamérica. Como en efecto lo consiguió. "Yo aseguro a usted –escribió a comienzos de ese año en carta personal al general Pedro Cisneros– que si se cumplen mis órdenes tendremos el dominio del Pacífico el año 1847". Esta férrea convicción por plasmar la hegemonía del Perú en el mar y por hacer de la Marina de Guerra el elemento eficaz de su defensa, le mereció de algunos de sus enemigos políticos el honroso apodo de *Nelson del Pacífico*[1].

En este año que marca un ambiente de franco impulso y sensata preocupación por lo naval y lo marítimo, como pocas veces se ha dado en nuestra zigzagueante historia republicana, nació en Lima (y no en el Callao como se creía) Rosendo Melo. Fueron sus padres Francisco Melo (natural de Lisboa) y Lucía Moreno Gonzales (oriunda de Pisco). Desde muy temprana edad mostró marcada inclinación por el mar y

la navegación, logrando ingresar al Colegio Militar y Naval de la capital limeña; egresado como guardiamarina, sus despachos como tal fueron expedidos el 20 de setiembre de 1866 y con la antigüedad de 10 de setiembre del año anterior. Así constó en la *Orden General de la Armada* en cuyo artículo primero se comunicó lo siguiente: "El Señor General Secretario del Ramo ha tenido a bien expedir con fecha 20 del actual los despachos de Guardia Marina de la Armada en favor de D. Eduardo Hidalgo y de D. Rosendo Melo, confiriéndole a este último la antigüedad de 10 de setiembre del año próximo pasado, desde cuya fecha ha servido sin obtener el título respectivo"[2].

En esta condición se incorporó a la dotación del transporte *Chalaco*, donde prestó útiles servicios[3]. En esta nave le tomó el conflicto de 1866 contra la escuadra española del Pacífico, interviniendo en la captura de la barca española *Guiding Star* en el puerto chileno de Valparaíso; aunque no participó directamente en el glorioso combate del dos de mayo sostenido en el Callao, sirvió con grandes méritos en otros frentes[4].

Concluido el conflicto y habiéndosele reconocido la calidad de piloto, en los años sucesivos transcurre una etapa oscura de su vida; es muy probable que se enrolase en la marina mercante y sirviese en ella por largos años, "haciendo no sólo un culto de su profesión, sino un acopio valioso de datos y un reconocimiento minucioso de los lugares que constituirían la base de sus posteriores trabajos escritos..."[5].

En un expediente de 1874 sobre el Apostadero del Lago Titicaca que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, aparecen los nombres de Rosendo Melo, Tomás Lerroux, Wenceslao Yanela y José Carrillo como candidatos para prestar servicios de pilotos en el vapor *Yapurá*. Ni este año ni en los sucesivos, figura Melo en la lista de comisario del lago Titicaca; probablemente, no llegó a incorporarse a la dotación de dicha nave, como puede deducirse del oficio de Nicolás Freire de fecha 26 de enero de 1874[6]. Quizás también, ya afincado en el Callao, se dedicase –como lo presume Zanutelli– al negocio de compra y venta de pequeñas embarcaciones o actuase como simple mediador; así lo revela un protocolo suscrito a comienzos de noviembre de 1876 en que manifiesta la venta, efectuada por Melo a la Empresa del Muelle y Dársena del Callao, del bergantín *Ene*, obteniendo la suma de 2,000 soles. El año anterior –dice el citado autor– "se había suscrito la escritura de adjudicación del bergantín *Luis Ricardo*, propiedad del abogado José Santa María, residente en Lima, en favor de Melo, en pago de una deuda de $ 2,000. El compromiso se había originado por gastos de conservación de la nave y como consecuencia de los viajes

realizados bajo el mando de nuestro personaje y que desde hacía tiempo se encontraban impagos".

Se incorporó a la Armada al iniciarse la guerra con Chile, asumiendo el comando de una "brigada de 125 marineros" que, desde la isla de San Lorenzo, vigilaba el movimiento de las embarcaciones enemigas. Por su excelente actuación, Piérola lo distinguió nombrándolo "Jefe de la Brigada de Vigías del Arsenal", cargo de suma responsabilidad y riesgo. El dispositivo, fechado el 16 de marzo de 1880, dice:

"Siendo conveniente tener durante la actual guerra vigías en la isla de San Lorenzo que observen a toda hora y comuniquen oportunamente los movimientos de los buques enemigos, a fin de evitar una sorpresa sobre el puerto del Callao: Establécese en dicha isla una estación de vigías servida por un jefe con el haber mensual de ocho libras esterlinas (£ 8); por un ayudante con el de siete libras (£ 7) y por un patrón de embarcación y cuatro marineros, con los sueldos asignados a estas clases en la escala de 17 de febrero último, debiendo además suministrarles una ración de armada por plaza y proporcionárseles una embarcación y los artículos necesarios para que puedan pronto y fácilmente comunicarse con las autoridades del puerto. Los gastos que demande el establecimiento de la estación citada, se consignarán en el Presupuesto General del ramo de Marina.

Regístrese, comuníquese, haciéndose a la Comandancia General de Marina las prevenciones conducentes al buen servicio de los vigías establecidos por la presente resolución.

Rúbrica de S. E. *VILLAR*"[7].

Aniquilada nuestra escuadra, Melo se dedicó (como muchos otros oficiales de Marina) a las tareas administrativas; su centro de acción fue el vecino puerto del Callao, donde "lo rodeó la simpatía y el respeto que suelen despertar los caracteres puros y rectos, modestos y laboriosos...". Su actividad en este lugar fue múltiple y fructífera, desplegando una labor de significativa proyección social hacia la comunidad. Fue presidente en dos oportunidades de la Junta Departamental y miembro conspicuo de la Beneficencia Pública; de igual manera, fundador de las primeras escuelas nocturnas que llegaron a funcionar con relevante éxito. Asimismo, creador de la Sociedad de Marina y corresponsal de *El Comercio* en esa ciudad. Precisamente en esta última condición fue encarcelado por la autoridad cacerista del puerto, acusado de soliviantar los ánimos. Así lo informaba el decano de la prensa nacional: "En la mañana del 14 de setiembre de 1894, fue hecho prisionero e incomunicado el corresponsal de *El Comercio* en el Callao,

Rosendo Melo. La orden fue dada por el intendente Sáenz y según se sabe se debió a causas políticas que dicha autoridad imputó a Melo; otros dicen que a la antipatía que el intendente profesa por Melo. La raíz del incidente –creemos– fue un artículo de Melo, dando cuenta de la batida organizada por el mencionado intendente en las haciendas vecinas al Callao y de la apropiación de municiones de agentes enemigos del Gobierno. Según Melo, era exagerada la cantidad de municiones declarada por la Intendencia". Fue también editor-propietario de *El Auxiliar del Comercio* (1901-1908) en cuyas páginas se insertaban los textos legales y las informaciones que la actividad comercial podía requerir y, en particular, las estadísticas de aduana y del movimiento mercantil[8]. Igualmente, fue uno de los fundadores del Instituto Histórico del Perú en 1905, integrando su Junta Directiva como Pro-Secretario[9]. Muchas instituciones científicas del país le tenían en su seno, colaborando con frecuencia en *El Comercio*, la *Revista Histórica* y el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.*

Era Rosendo Melo de contextura más o menos gruesa. La cabeza un tanto grande, contrastaba con el poco pelo que de anciano exhibía en el único retrato que de él conocemos de 1907; abiertas las sienes, espaciosa y con ciertas arrugas la frente, culminaba en dos cejas en extremo pobladas. Los ojos grandes solían aparecer pequeños por lo encapotado de los párpados; su mirada afable reflejaba la permanente melancolía de que nos hablan quienes le trataron. La nariz aguileña y el bigote grueso, completaban su fisonomía ovalada, limpia de barba. De espíritu apacible y tranquilo –lo describió *El Comercio* al día siguiente de su muerte– jamás conoció de la ambición y de la lucha injusta, de los desafectos y rencores. Siempre fue tenido por un amigo sincero y leal. Su finura en el trato social, le granjeó el respeto y el cariño de quienes disfrutaron de su amistad.

Contrajo matrimonio con Margarita Camacho y en los últimos años de su vida se hallaba –como lo manifestara el matutino *El Callao*– retirado del quehacer público y entregado a la atención de un pequeño taller tipográfico que poseía en Lima[10]. Después de penosa dolencia dejó de existir en la noche del 26 de noviembre de 1915 a la edad de 68 años; murió pobre, dejando –según refiere Arturo Carreño que lo conoció y trató– como único patrimonio a los suyos "la orfandad y el hambre"[11]. Ese mismo día, el capitán de navío Pedro Buenaño, Jefe del Estado Mayor General de Marina, hizo publicar la siguiente orden: "Habiendo fallecido el día de hoy el señor Rosendo Melo, dispone esta Jefatura, en homenaje a los importantes servicios prestados por el extinto a la Marina Nacional, que asistan a su sepelio un Oficial de

cada uno de los buques de la Armada y dependencias"[12].

Durante su entierro –de acuerdo a la información publicada por el decano de la prensa nacional– tomaron las cintas el contralmirante Melitón Carvajal, el doctor Antonio Miró Quesada y los señores Juan C. Peralta (ex Senador por el Callao) y Santiago Greig.

APROXIMACION CRITICA A SU OBRA

A pesar de las serias limitaciones económicas que un largo tiempo le acompañaron y de las enormes dificultades de entonces para editar sus trabajos, Rosendo Melo logró sobresalir como un excelente e incansable escritor y publicista. En este sentido, aunque no con el éxito y la continuidad con que trató los temas geográficos e histórico-marítimos, incursionó también en campos tan disímiles como el de la novela y la poesía. Como novelista publicó, sucesivamente y en sus años mozos, dos obras de cierta valía: *El destino* (1870) y *Dorila* (1871); como poeta (aspecto de su quehacer intelectual totalmente ignorado) publicó en 1886 varios poemas en la *Revista Social* correspondiente a los meses de octubre a diciembre[13].

Pero es sin duda, en las áreas de la historia, de la geografía y, principalmente, de los asuntos marítimos y navales donde su producción se torna vasta y notable. En el tratamiento de estos últimos, no solamente volcó su valiosa experiencia, sino que puso de manifiesto aquellas cualidades que le reputaron ser considerado, a comienzos de este siglo por la Sociedad Geográfica de Lima, como un extraordinario perito en la materia: a) Su profundo conocimiento de nuestro litoral; b) Su arraigado convencimiento de la importancia del estudio del mar en la vida nacional; c) Su connotada versación acerca del pasado de la Marina; y d) Su impecable manejo del lenguaje náutico y la terminología marinera en general.

En esta línea heurística, a continuación presentamos algunas ideas en torno a sus trabajos más significativos. En cada caso, se señala la referencia bibliográfica respectiva.

DERROTERO DE LA COSTA DEL PERU

Editado por primera vez en 1906 y por tercera y última vez en 1913 (en edición económica que no incluyó los gráficos de las anteriores y en formato más pequeño), este libro constituye uno de los grandes

aportes que hizo Melo a la bibliografía especializada de la época.

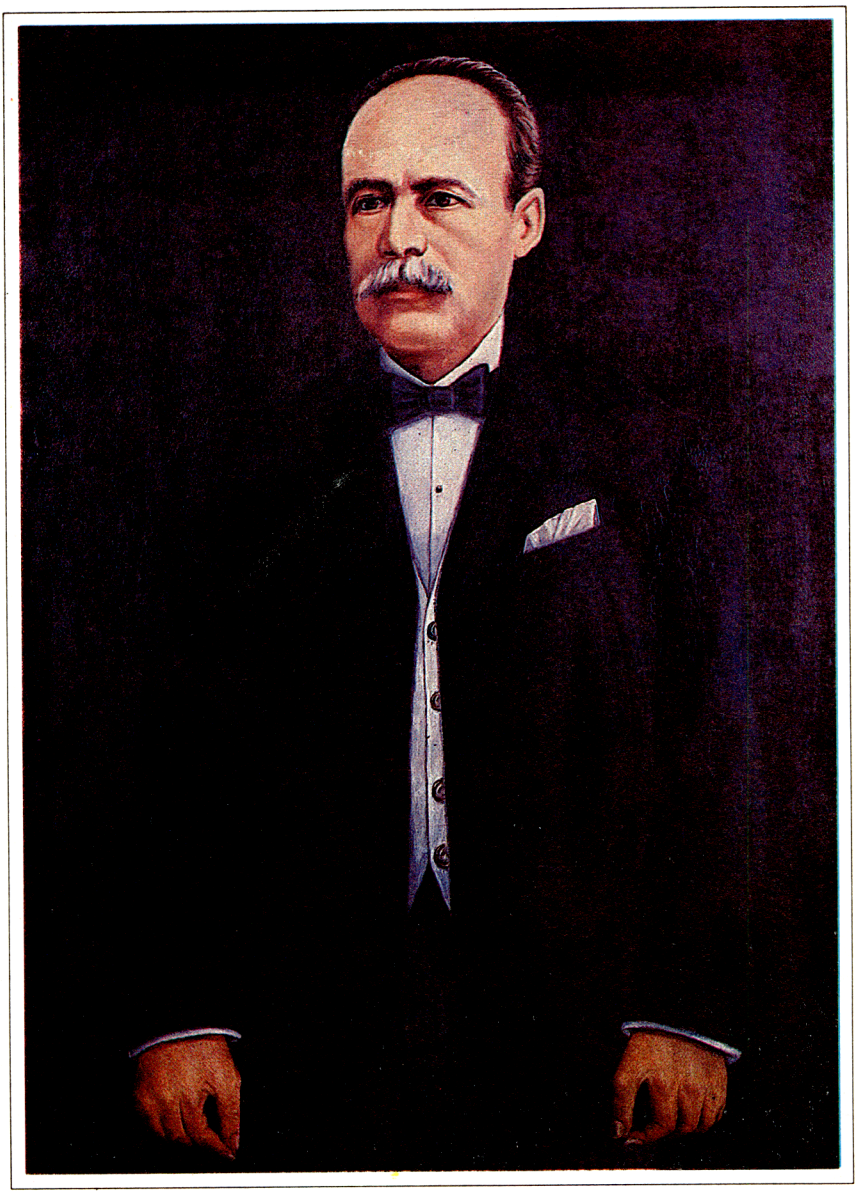
Sólo el hecho (poco común entre nosotros) de que en menos de siete años alcanzase el libro tres ediciones, revela de por sí el enorme valor de su contenido y el prestigio de su autor.

Sin embargo, no se trata de un libro original en el sentido de tratamiento inédito o novedoso del tema. No; mucho antes de Melo, otros, entre ellos el ilustre marino peruano Aurelio García y García, habían escrito sobre el mismo asunto con igual minuciosidad e, incluso, con idéntico título en obras igualmente notables. Pero, antes que ambos y limitándonos sólo al siglo XIX, hallamos el aporte del inglés Fitz Roy. En efecto, en 1836 arribó al Perú, con el objeto de levantar la carta de sus costas, la expedición científica al mando del capitán de navío británico Fitz Roy, recorriendo durante varios meses el litoral[14]. Con la asesoría del entonces capitán de navío peruano Eduardo Carrasco, el marino inglés determinó la posición astronómica de los puertos de la costa y levantó –según Porras– la mejor carta hidrográfica de ellos[15]. El derrotero de Fitz Roy –calificado por Melo como magistral– fue ampliado posteriormente por García y García. En efecto, en 1863 este culto marino publicó el *Derrotero de la Costa del Perú* actualizando muchos de los datos proporcionados por el marino británico e introduciendo nuevos e importantes detalles geográficos. Para ello utilizó –como lo subraya Basadre– su propia experiencia y los datos de diferentes navegantes cuyo testimonio merecía fe. Fue el suyo, pues, un exacto y minucioso derrotero de toda la costa peruana y uno de los antecedentes del trabajo de Melo que, como toda obra de esta índole, llegó a superarla[16].

El libro de Melo indudablemente representó en su época la más completa, actualizada y clara descripción de nuestro litoral[17]. Podemos decir que presenta (siguiendo quizás un criterio didáctico propio de los textos de su género) tres partes. En la primera, que podría considerársele de carácter introductorio, se describe con más o menos detalle la hidrografía, orografía, clima, vientos, corrientes, geología, calmas, mareas, comercio, puertos y cuantos accidentes vertebraban la naturaleza de la costa de entonces; de suerte –comentaba un periodista de *El Comercio* el 1º de octubre de 1913– que el dato más pequeño y, tal vez, no apreciado nunca, se encuentra allí descrito y estudiado hasta en sus orígenes de formación. De igual manera, hallamos útiles referencias a las principales reglas para evitar colisiones, señales para el tiempo nebuloso, señales de sonido, situación de algunos meridianos con relación al de Greenwich y sus signos correspondientes.

En la segunda parte, mucho más extensa que la primera y que la que

ROSENDO MELO.
Brillante estudioso de la historia de nuestra
Marina de Guerra y precursor de los estudios
marítimos en el Perú.





RUPERTO ALZAMORA.
Insigne miembro de la Armada Nacional.

le sigue, se describe minuciosamente cada uno de los puntos marcables de nuestro vasto litoral (bahías, caletas, puertos, puntas, ríos, cerros, cabos, rocas, ensenadas, islas, fondeaderos, embarcaderos, etc.) presentándolos de acuerdo a su ubicación y de norte a sur; pero lo interesante, es que nuestro personaje no sólo se limita a hacer una simple descripción de aquéllos, sino que presenta también ideas o sugerencias de cómo mejorar su situación. Aún más, cuando el asunto lo requiere, hace una sucinta narración histórica del lugar, dándole una fuerte dosis de amenidad. Asimismo, revelando un amplio conocimiento del tema, señala errores en el *Derrotero* de Fitz Roy, como el de llamar Talara a la Punta Capullana, omitir algunos obstáculos, dar lugar a confusión respecto de Chule y el que fue puerto Mollendo. A no dudarlo, en esta sección Melo puso de manifiesto su rica y variada experiencia como piloto y navegante. Ambas partes, no obstante lo tedioso y árido de su contenido, son presentadas en un estilo claro, sencillo y ameno.

En la tercera parte, la más breve y técnica de todas, presenta una relación (con su ubicación geográfica respectiva) de los depósitos de guano tanto en el litoral como en las islas y una tabla de las situaciones geográficas (en orden alfabético) del litoral.

Concluye el libro con un índice alfabético que facilita la ubicación inmediata de lo deseado.

Según lo hizo notar el entonces contralmirante Melitón Carvajal, amigo personal de Melo desde tiempo atrás, en la nota aparecida en la tercera edición, el libro en cuestión fue producto del esfuerzo callado y tesonero del insigne historiador que, simultáneamente a la consulta de los antiguos derroteros y de las viejas cartas españolas, aprovechó oportunamente la información recogida por la Comisión Hidrográfica y el testimonio personal de distinguidos miembros de la Marina Nacional.

HISTORIA DE LA MARINA DEL PERU

Desde todo punto de vista, representa la obra cumbre y medular de nuestro autor; la brillantez del estilo, lo atractivo de la narración histórica, la imparcialidad de la crítica y el desarrollo severamente cronológico de los sucesos de que trata, le confieren esa calidad. Además, como planteamiento global y desde el ángulo estrictamente historiográfico, constituye la primera obra de su género hecha por peruano alguno; a partir de ella, todas las otras la tendrán como

referencia obligada.

Primigeniamente –como lo revela el propio Melo en la nota aclaratoria del tomo primero– el libro fue pensado con título distinto y menos ambicioso del que posteriormente adoptó. El título inicial de *La Navegación en el Perú*, dejó de serlo para tomar definitivamente el que encabeza este parágrafo. Por otro lado, hay que decir que si bien es cierto que Melo recibió el encargo de la Sociedad Geográfica de Lima de escribirlo a fines de octubre de 1906 para un evento internacional, es verdad también que desde mucho antes de esa fecha venía trabajándolo con la seriedad y el empeño que le caracterizaban. El hecho de tenerlo listo al poco tiempo del que fue solicitado, confirma nuestra presunción[18].

Dividida en tres tomos, la *Historia de la Marina de Guerra* fue publicada en épocas distintas. El primer tomo salió a luz en 1907, en feliz coincidencia con el arribo al Callao de los recién adquiridos cruceros ingleses *Grau* y *Bolognesi*. Editado en los talleres tipográficos del renombrado Carlos Southwell y con el apoyo gubernamental, se extiende desde el descubrimiento de América hasta el combate de Abtao en febrero de 1866; su descripción meticulosa se hace en tres grandes partes. En la primera, se narra con admirable erudición los antecedentes náuticos de Colón, sus viajes, sus continuadores en la exploración del mar de las Antillas, las expediciones de Balboa y Magallanes, las excursiones en el Pacífico Sur y las posteriores durante los primeros años del Virreinato, las principales travesías (con diversos objetivos) que llegaron y salieron de este océano y, finalmente, una ligera referencia a la Academia Náutica creada por real orden de noviembre de 1791 en la época del Virrey Gil de Taboada[19].

En la segunda parte, el autor continúa con esa visión "todista" del asunto y con escasas referencias a lo nuestro. Se ocupa de la navegación mundial de comienzos del siglo XIX hasta principios del presente, describiendo la evolución de la arquitectura naval a través del tiempo y del aporte de connotados inventores y constructores navales (Garay, Savery, Papín, Newcomen, Hulls, Miller, Symington, Jouffroy, Fitch, Livingstone, Fulton, Stevens, Smith, Ericsson, Parsons, entre otros muchos). A lo largo de estas treinta y tres páginas, se descubre la preponderancia técnico-naval de Gran Bretaña, Alemania y Estados Unidos con respecto al mejoramiento integral de los buques.

En la tercera parte, la más extensa de todas, encontramos ya un desarrollo más directo y concienzudo de nuestra Marina de Guerra. El autor la subdivide en dos secciones: la navegación marítima comercial y la navegación marítima de guerra. La primera describe, por un

lado, las rudimentarias embarcaciones utilizadas desde antiguo en la costa: balsas de odres, de palos, caballitos de totora y veleros; por el otro, detalla las embarcaciones a vapor y su desarrollo en nuestro medio, reseñando la labor y el cuadro de las principales compañías aquí establecidas. De igual forma, alude a los vapores nacionales y a los frustrados intentos de crear una Compañía Nacional de Navegación. La segunda, es propiamente la evolución histórica de nuestra escuadra desde la época de San Martín hasta febrero de 1866, aunque con ciertas referencias a las acciones navales chileno-argentinas durante la lucha independentista. Interesa esta sección por los valiosos datos que consigna Melo en torno a diversos aspectos de la Armada, principalmente, en relación a la convulsa situación política, naval e internacional del país en sus primeros cuarenta años de vida republicana. No sólo hallamos en ella la clásica referencia a determinado combate, sino también la relación de buques y personal que se sucede en ese período, así como los hechos más significativos de la Marina como expresión de adelanto e innovación tecnológica.

Este primer tomo, como el siguiente, adolece de un grave defecto: la ausencia de un aparato crítico, tan necesario en un trabajo de esta naturaleza. Cosa que no ocurre con el tercero, donde sí encontramos referencias bibliográficas en el texto como en las notas a pie de página. En los tres, en cambio, hallamos valiosas ilustraciones y fotografías de distintas épocas, que enriquecen su contenido.

El segundo tomo fue publicado en 1911 y merced –como lo subraya el propio autor– "a sus limitados recursos", esta vez la impresión se hizo en los talleres de *El Auxiliar del Comercio* que él anteriormente dirigiera (1901-1908) y con un carácter de edición económica. El libro, que viene a ser un complemento histórico-marítimo del anterior, empieza en 1866 con la presencia de la escuadra española en el Callao y culmina en 1907 con la llegada de los flamantes cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Su narración, que nos permite visualizar los tres momentos por los que atravesó nuestra Marina (apogeo 1850-1870; decadencia 1870-1883; y resurgimiento 1884-1907), comprende el desarrollo, cronológicamente respetado, de los siguientes grandes temas: el Combate del Dos de Mayo, la Guerra del Pacífico y la Reconstrucción Nacional. Este último, sumamente importante para nuestro período (1884-1906) en cuanto a que resume la poquísima información que existe sobre el renacimiento, lento y penoso, de nuestra Marina de Guerra; testimonio doblemente valioso por provenir de un testigo que vivió esa época y por tratarse de un hombre vinculado al quehacer marino.

El tercer y último tomo fue publicado en 1915, año en que dejó de

existir. La edición se hizo igualmente en la imprenta de *El Auxiliar del Comercio* y, asimismo, con el carácter de económica. El libro presenta dos partes: la navegación lacustre y la navegación fluvial. La primera trata brevísimamente de los lagos Paca y Junín y, con mayor amplitud, del lago Titicaca donde sin duda –como señala Melo– la navegación alcanzó mayor regularidad e importancia. Sobre este lago, el autor hace una excelente reseña de los estudios más significativos que explican su origen (Cieza de León, Lemaire, Bandelier, Cocker, Ballivián, etc.); así como una síntesis histórica (en base a los cronistas y a los estudiosos modernos) del Titicaca prehistórico. Finalmente, describe la navegación (rutas, embarcaciones, puertos, muelles, cargas, etc.) en dicho lago.

La segunda parte constituye una narración interesantísima y de primera mano de los dos únicos ríos navegables de la costa (Tumbes y Chira) y de los principales de nuestra inmensa cuenca amazónica. Nuevamente aquí, el autor combina el dato histórico con la explicación científica y geográfica de cada uno de los ríos, haciendo referencia a la presencia y participación de los marinos en el estudio de esos ríos. Es quizás, el capítulo más rico e importante no sólo por los múltiples y útiles datos que aporta, sino también por rescatar para la Marina de Guerra aquella tarea que permanentemente le ha correspondido desempeñar en esa parte del territorio: su labor civil, científica y exploratoria de la selva.

EL CALLAO. MONOGRAFIA HISTORICO-GEOGRAFICA

Eterno enamorado del pasado del Callao, ciudad que por muchos años le sirvió como centro de su residencia, Melo publicó esta obra en tres tomos: *El Mar del Sur* (Librería e Imprenta Gil, 1899), *Callao Antiguo* (Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900) y *Callao Moderno* (Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900). Como conjunto, es sin duda la historia más completa sobre nuestro primer puerto nacional y la fuente de consulta imprescindible de los trabajos o ensayos posteriores. Asimismo, el repositorio de innumerables y valiosos grabados, planos, ilustraciones y fotografías. La narración es nutrida, variada y está sustentada por la autoridad de muchos historiadores y cronistas que el autor cita en su apoyo. Desde el punto de vista de la fidelidad del dato, la obra es intachable y satisfactoria.

El primer tomo abarca los cincuenta primeros años del siglo XVI, o sea, la parte marítima de la Conquista y de los enfrentamientos navales

Sociedad de Beneficencia Pública

DEL CALLAO

JUNTA DIRECTIVA DE 1905

Director ..... Sr. *José S. Gamero*
Vice-Director ..... „ *Joaquín Miró Quesada*
1er. Conciliario ..... „ *Bernardo Castillo* R.
2o. Conciliario ..... „ *Carlos Pezet* „

HOSPITAL DE GUADALUPE

Inspector ..... Sr. *Carlos Roe* R.
Sub-Inspector ..... „ *Pedro P. Fernandini* „

ESCUELA TALLER DE GUADALUPE

Inspector ..... Sr. *Lincoln La Rosa* R.
Sub-Inspector ..... „ *Constantino Orbegoso* „

HOSPITAL DE SAN JUAN DE DIOS

Inspector ..... Sr. *Nicanor G. Corzo* R.
Sub-Inspector ..... „ *Manuel Chamot*

ESCUELA TALLER DE HUERFANOS

Inspector ..... Sr. *Genaro C. Melendez* R.
Sub-Inspector ..... „ *Patricio Sabogal*

CEMENTERIO DE BAQUIJANO

Inspector ..... Sr. *Claudio Wiese*
Sub-Inspector ..... „ *Rosendo Melo*

FERROCARRIL DE LA PUNTA

Inspector ..... Sr. *Carlos Freund* R.
Sub-Inspector ..... „ *Augusto Cazorla*

DERECHO DE HOSPITAL

Inspector ..... Sr. *Luis F. Villarán*
Sub-Inspector ..... „ *Luis C. Naranjo*

RAMO DE SUERTES

Inspector ..... Sr. *Pedro G. Irigoyen*
Sub-Inspector ..... „ *Adolfo Kriig* R

TERRENOS Y FINCAS

Inspector ..... Sr. *Santiago Greig* R.
Sub-Inspector ..... „ *J. M. Alvarez del Villar*

PLEITOS

Inspector ..... Sr. *Dr. Ricardo Gayburu* R.
Sub-Inspector ..... „ *José D. Respaldiza*

BARRACAS

Inspector ..... Sr. *Dr. Jorge M. Figueroa*
Sub Inspector ..... „ *Manuel E. Chaput*

HIJUELAS LISTAS CONFORME AL REGLAMENTO

Agente Fiscal ..... Sr. *Dr. Victor León*
Delegado de la Facultad de Medicina „ *Dr. Manuel Olano*

Director próximo cesante ..... Sr. *Juan C. Peralta*

Callao, diciembre 24 de 1904.

Santiago Dávila,
SECRETARIO.

V.° B.°
GAMERO.

Relación de la Junta Directiva
de la Sociedad de Beneficencia del Callao,
en la que Rosendo Melo aparece integrándola.

de los primeros años de la colonización española. En consecuencia, su narración comprende los viajes y las acciones, heroicas y aventureras a la vez, que desde el golfo de Panamá se ensayaron en forma permanente, desde 1513, en búsqueda del tan anhelado océano. Desfilan así, los nombres y las hazañas de Vasco Núñez de Balboa (el descubridor oficioso del Mar del Sur), de Pedro Arias Dávila, conocido comúnmente como Pedrarias (déspota y malévolo Gobernador de Castilla del Oro), de Pascual de Andagoya (que en el río Birú recibió noticias relativas al Perú), de los tres socios de la Conquista del Perú (Pizarro, Almagro y Luque), de Pedro de Alvarado (que dispuso de la flota más poderosa que por aquellos tiempos cursó el Pacífico), de Pedro de la Gasca (probo y sereno sacerdote enviado como pacificador), de Lorenzo Aldana y de Pedro Valdivia. En una palabra, en sus páginas se relatan los sucesos notables desde que Balboa avistó dicho mar, hasta el establecimiento definitivo en el Perú del dominio español, la creación del tráfico marítimo y la fundación del puerto. Termina el tomo con una referencia sobre el origen de la voz "Callao" y su etimología castellana, estableciendo que su nombre se refiere a la calidad del suelo, callao o pedregal.

El segundo tomo contiene la historia del comercio y tráfico marítimo colonial (cuyos extremos fueron Sevilla y el Callao a través del Darién), la destrucción de la primera ciudad porteña y otros datos más en los dieciocho capítulos que siguen: la ciudad, el puerto, administración, política, colonizaciones por mar, los piratas, obras de defensa, inundaciones y temblores, muelles, marina de guerra, marina mercante, comercio, etc. Igualmente, contiene algunos documentos inéditos de especial interés y aun planos, como el de la ciudad en 1641, desconocidos antes y de autenticidad insospechable.

El tercer y último tomo empieza describiendo la situación del Callao en los primeros años del siglo XIX y el bloqueo de Cochrane en los años previos de la Independencia del Perú. Se narran los hechos políticos, navales, culturales, científicos, etc., que tienen como escenario dicha ciudad, desde aquella época hasta los días en que el autor publica el tomo. Es, pues, la historia moderna del Callao en sus ricos y variados aspectos.

LOS PIRATAS Y EL CALLAO ANTIGUO.
RESEÑA HISTORICO-MARITIMA DEL SUR PACIFICO

Originariamente, aunque de manera parcial, este serio e interesan-

te trabajo, uno de los primeros en su género, fue publicado en el importante semanario ilustrado, la *Revista Americana*, que se editara en la capital limeña en el bienio 1891-1892. Al poco tiempo (1893) apareció en un folleto editado por la imprenta del diario *El Comercio*, en cuya páginas anteriormente se había publicado "con inevitables intermitencias y también con inevitables errores tipográficos" algunos capítulos, según refiere el propio autor.

Este trabajo –que Melo modestamente califica de croquis o esquema– abarca parte del siglo XVI, el siglo XVII y parte del siglo XVIII.

En él hizo extraordinario despliegue de erudición, compulsando infinidad de fuentes que le permitieron historiar cronológicamente la acción de piratas, filibusteros y corsarios en esta parte del continente y, básicamente, en nuestro litoral. Después de explicar el origen de esos aventureros del mar (con sus leyes, costumbres, restricciones, etc.) abunda en una serie de consideraciones vinculadas con el tráfico comercial que ejercía España en sus colonias del Nuevo Mundo; explica cómo las ingentes riquezas que salían periódicamente de América, y en especial del Perú, con destino a la Metrópoli, y, transportadas en los galeones, eran la presa codiciada de los piratas.

La amena descripción que hace el autor de las medidas que se adoptaban por la Corte y los Virreyes, para garantizar el tráfico marítimo, es de una importancia enorme. El relato de los combates sostenidos por los atacantes, contra los que defendían los valores que custodiaban, es de un colorido insuperado[20]. Igualmente, resulta interesantísimo el cuadro de los principales exponentes de este "aventurismo tropical" que en sus correrías por América establecieron el bandidaje marítimo: Drake, Sores, Gerón, Baal, Legrand, Hawkins, Raleigh, Grenville, Cavendish, Morgan, Brouage, Jolls, Vandin y muchos otros que –como escribiera el mismo Melo– "sobraban para hacer el perfil de aquella era de salvajismo sangriento"[21].

APUNTES PARA LA IRRIGACION DEL VALLE DEL CHIRA

Publicado en 1888 en la Imprenta del Universo de Carlos Prince, este libro, técnico por excelencia (aunque no exento de la referencia histórica), nos presenta a Rosendo Melo en su temprana dimensión polifacética. No obstante su importancia, el libro –como lo subraya acertadamente Zanutelli– ha pasado inadvertido y, que sepamos, nunca considerado en los estudios posteriores de la zona.

El libro está dividido en siete partes. En la primera se hace una

detallada descripción geográfica del valle, aludiendo a la raíz etimológica de varios lugares: Paita, Chira, etc. Asimismo, se especifican las características navegables y el origen del río Chira, describiendo su extenso recorrido; se mencionan los fundos (con sus nombres y propietarios) ubicados a la derecha de este río desde Chocán hasta Colán. Por último, se detalla el ganado y los principales cultivos existentes en el lugar.

En la segunda parte, se trata con cierta minuciosidad del proyecto que a mediados del siglo pasado (1851) bosquejó el iqueño Domingo Elías con el propósito de irrigar Piura. A través de sus páginas, descubrimos aquella preocupación permanente, no sólo de Elías, sino también de varios otros compatriotas que en el siglo pasado bregaron por establecer un sistema de riego en aquel valle amplio y hermoso.

En las cinco últimas partes se aborda un tema común: la irrigación. Se presentan las bondades del sistema de riego con máquinas y su empleo en ese momento en diversas haciendas de la zona: Monteabierto, Amotape, Pucusulá, Rinconada, La Huaca, etc. Después se menciona y analiza la legislación de aguas que por entonces imperaba, haciéndose un recuento histórico de su aplicación y de los múltiples problemas que ocasionó. De igual manera, se alude a la naturaleza del riego y a los canales que deberían establecerse para conseguir una mayor producción; en esta parte se hace una comparación con los procedimientos de riego utilizados en determinadas regiones de Africa.

El libro termina con varios anexos conteniendo información estadística actualizada sobre el costo de irrigación, de preparación y cultivo en el valle mencionado. Un plano del río Chira (entre Chocán y Amotape) completa la valiosa información documental. De este libro, ha escrito el tantas veces citado Zanutelli: "En aquella época, de precarios recursos técnicos en materia de irrigación de tierras, Melo, como un visionario, comprendió la necesidad de dotar de abundante agua a esa región del norte para su aprovechamiento. No sólo estudia la extensa y feracísima llanura de, por ejemplo, el Tablazo; no sólo reseña las actividades de todo el valle del Chira, con sus haciendas, potreros y chacras; sino, con delectación propia de un artífice de la palabra, nos habla de las sementeras y los algarrobos, del algodón y sus gastos por hectárea para cultivarlo. No escapa a la seriedad de su obra, el yanacón y los jornales que se pagaban, el arriendo de terrenos con sus respectivos precios, los jornales de trabajo gratuito para el patrón, etc."[22].

LA HIDROGRAFIA DEL PERU

Este trabajo fue presentado por Melo, con el seudónimo de *Juan de Fuca*, al concurso convocado por la Sociedad Geográfica de Lima con motivo de celebrar su 25º aniversario de fundación (22 de febrero de 1913). Mereció del Jurado Calificador, mediante un sorteo, la designación del segundo puesto[23].

La monografía presenta un bosquejo del significado e importancia de la Hidrografía para el conocimiento de las costas y su navegación. Hace un recuento histórico, desde la Colonia hasta fines del pasado siglo, de los estudios que en esta línea se hicieron en el país, destacando que fue en el período colonial en que logró su mayor impulso y desarrollo; destaca la labor del inglés Fitz Roy y sus desaciertos en la nomenclatura de varios puntos del litoral. Rectifica la nomenclatura consignada en distintos derroteros y cartas, ofreciendo aportes de gran factura. Se ocupa de la Contracorriente Peruana y sostiene que fue conocida desde el año 1572. Termina reclamando urgentemente que el Perú disponga de estudios historiográficos propios, alejándose de la intervención extraña que sólo ha venido –afirma– a alterar la nomenclatura y las cartas que poseyó desde el origen y con las cuales contribuyó a la obra de la hidrografía universal.

Globalmente, el trabajo es interesante por los importantes datos históricos que contiene y de utilidad práctica por las indicaciones que en él se hacen respecto a peligros para la navegación que no estaban indicados en las cartas y derroteros de entonces.

INFORME SOBRE EL COMBATE DE ABTAO

Publicado en la *Revista Histórica* de 1912, el autor esclareció con este breve *Informe* un asunto de interés histórico tanto en Chile como en el Perú de esa época, respecto a ciertos detalles estratégicos del combate aliado de Chayahué, más conocido con el nombre de Combate de Abtao. Con la documentación idónea y con la seriedad del caso, dio respuesta a las cuatro interrogantes que formulara Ismael Gallardo Reyes, Secretario de la Sociedad de Historia y Geografía de Santiago de Chile y que Melo reproduce en su trabajo[24].

INFORME SOBRE EL NOMBRE DE LA BAHIA DE LA INDEPENDENCIA

Hecha la consulta a la Dirección General de Instrucción Pública en

el sentido de determinar sobre qué lugar de la costa del Perú debía llamarse Bahía de la Independencia: el seno de Paracas o toda la bahía de Pisco; esta dependencia la derivó a la Sociedad Geográfica de Lima, la que a su vez solicitó a su asociado Rosendo Melo preparar un *Informe* al respecto.

Con fecha 25 de enero de 1915 y dirigido al Presidente de la mencionada Sociedad, Melo cumplió con entregar el pedido[25]. En el *Informe* plantea importantes consideraciones tanto de orden histórico como geográfico, abogando por la no modificación de la clásica designación del lugar conocido con ese nombre desde comienzos de nuestra vida republicana. Más aún, echando mano de un argumento náutico válido para estos casos, defiende la inalterabilidad de la nomenclatura universalmente admitida desde los primeros derroteros. Dice: "Teniendo en consideración la imponderable transcendencia de que son susceptibles las alteraciones en la nomenclatura marítima, que interesa por igual a todas las naciones cuyas naves cruzan los mares, ella bastaría para sugerir la necesidad de mantener inalterable esa nomenclatura, de no tocarla siquiera con insinuaciones susceptibles de causar la más leve alarma respecto de su conservación".

En otra parte, manifiesta tajantemente: "La nomenclatura litoral no afecta exclusivamente al país de que es margen; interesa al mundo entero, pues esa nomenclatura sirve de base para las informaciones de las cartas y derroteros náuticos y demás elementos de navegación que comprenden necesariamente los litorales del globo".

Concluye Melo este corto *Informe*, por estimar infundada e inconveniente la petición de dar por nombre de Bahía de la Independencia al seno de Paracas. Razones históricas, geográficas y, sobre todo, marítimas, refrendan su recomendación.

NOTAS AL CAPITULO XIII

1. No olvidemos, además, que el *Rímac*, primer buque a vapor que tocó costas sudamericanas y mandado a construir para nuestra Armada, arribó al Callao en ese año de 1847. Una síntesis del interés de Castilla por la Marina de Guerra y del progreso que ella alcanzó por esos años, la hallamos en: DENEGRI LUNA, Félix.... *Historia Marítima del Perú. La República – 1826-1851.* Lima, Editorial Ausonia, 1978. T. VI, vol. 2º, caps. XXXII y XXXIV.
2. A. H. de M., Ordenes Generales de la Armada, 22 de setiembre de 1866, doc. 19.
3. No debemos confundir a este rápido vapor con aquel otro que, adquirido posteriormente en 1894, llevó el mismo nombre.
4. ZANUTELLI ROSAS, Manuel, *Evocaciones Históricas.* Callao, Talleres Gráficos de la Imprenta del Colegio Militar "Leoncio Prado", 1978. pp. 12-13. Contrariamente a lo sostenido por este autor, Alberto Tauro afirma que Melo participó en la defensa de nuestro primer puerto, "cumpliendo sus deberes con valentía". Cfr. TAURO DEL PINO, Alberto... *Diccionario...*, T. IV, (*Apéndice*), p. 173.
5. Discurso de José Augusto de Izcue, a nombre de la Sociedad Geográfica de Lima, pronunciado en el cementerio instantes previos a la exhumación de los restos de Melo. En: *El Comercio.* Lima, 29 de noviembre, de 1915, p. 2.
6. A. H. de M., *Yapurá*, vapor, 1873, doc. 1.
7. Ayudante de la Brigada fue nombrado Juan Quintana. Cfr. *El Nacional.* Lima, 19 de marzo de 1880.
8. TAURO, Alberto... *Ob. cit.*, p. 173. En diciembre de 1903 fue nombrado gerente de la flamante Sociedad Tipográfica Chalaca, cuyo capital ascendía a mil libras y sus reservas a quinientas.
9. Creado por resolución suprema de 18 de febrero para "propender a la formación de la historia nacional", al Instituto le fueron señalados los siguientes objetivos: 1º Reunir, descifrar, organizar, anotar y dar publicidad a los documentos relacionados con la historia patria; 2º Iniciar la redacción de las obras históricas, monográficas o generales sobre el país; 3º Proponer al Gobierno lo que considere útil para el conocimiento, difusión y progreso de las ciencias históricas; 4º Informar al Gobierno sobre los asuntos en que se juzgue oportuno conocer su opinión; y 5º Conservar los monumentos nacionales de carácter arqueológico o artístico. Posteriormente, por otra resolución firmada por el mismo Presidente Pardo (6 de mayo) se creó el Museo de Historia Nacional bajo la dependencia del mencionado Instituto.
10. Cfr. *El Callao.* Callao, 27 de noviembre de 1915, p. 3.
11. En: *Revista Sudamérica.* Lima, 6 de diciembre de 1919, p. 13. En una oportunidad para imprimir uno de sus libros, tuvo que vender una casa que heredara de sus padres.
12. En: *El Comercio,* 28 de noviembre de 1915, p. 2.

13. Este importante hallazgo se debe a Zanutelli, quien con prolija minuciosidad ha puesto en descubierto una faceta desconocida de la vida de nuestro personaje.
14. Acompañaba a Fitz Roy el científico y naturalista inglés Charles Darwin, preocupado por el estudio de las capas geológicas y las conchas marinas de la isla de San Lorenzo. Sobre la actividad del marino británico en nuestro litoral, véase: DENEGRI, Félix... *Ob. cit.*, T. VI, vol. 1º, cap. V, pp. 104-100.
15. Refiriéndose a la colaboración prestada por Carrasco, escribió Fitz Roy: "El Capitán de Navío Eduardo Carrasco, Director de la Escuela Náutica de Lima, nos dio a mí y al señor Usborne una minuciosa información de palabra y por escrito sobre todo lo que podía sernos útil, permitiéndonos además formar extractos y hacer copias de manuscritos, mapas y libros de su archivo, que nos abrió con oficiosa libertad..." Cfr. VEGAS, Manuel... *Historia de la...*, pp. 59-60.
16. En 1860 el libro de García y García tuvo una segunda edición, traduciéndosele también al inglés.
17. Esta "actualización" debemos entenderla con cierto relativismo. Por ejemplo, la misma edición de 1906 de Melo era un tanto obsoleta ya en 1913 cuando a ella se agregaron nuevas informaciones que corrigieron o reemplazaron a las anteriores: instalación de nuevos faros, apertura y clausura de puertos, descubrimiento de obstáculos submarinos, etc.
18. En oficio de 30 de octubre de 1906, el Secretario de la mencionada institución científica se había dirigido a Melo transmitiéndole el acuerdo del Consejo Directivo de "encomendar a uno de los socios la redacción de un artículo u opúsculo sobre la historia de la marina nacional" a fin de presentarlo impreso y debidamente ilustrado a la Exposición Marítima Internacional de Burdeos a celebrarse de mayo a noviembre de 1907, con motivo del centenario de la navegación a vapor. En oficio de respuesta de fecha 5 de noviembre, Melo aceptó el encargo. Cfr. MELO, Rosendo... *Historia de la...*, T. I, pp. III y IV.
19. En 1657 el conde de Alva de Liste creó una escuela especial que estableció en el Hospital del Espíritu Santo, bajo la dirección del cosmógrafo Lozano, con el nombre de Academia Náutica; la fundada en 1791 se hizo en forma más eficaz y legal.
20. Cfr. SAN CRISTOVAL, Evaristo... *El geógrafo Rosendo Melo*. En: *La Crónica*. Lima, 25 de setiembre de 1962, p. 193. De este breve artículo, reproducimos algunas apreciaciones críticas del libro en análisis.
21. MELO, Rosendo... *Los piratas y el Callao antiguo. Reseña histórico-marítima del Sur Pacífico*. Lima, imprenta de *El Comercio*, 1893, p. 3.
22. ZANUTELLI, Manuel... *Ob. cit.*, pp. 16-17.
23. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1913. T. XXIX, pp. 64-69. El jurado estuvo integrado por el contralmirante Melitón Carvajal, los doctores Federico Villarreal, Carlos Wiesse, y Solón Polo, y los ingenieros Michel Fort, José Bravo y Augusto Tamayo.
24. *Revista Histórica*. Lima, 1912 , T. IV, pp. 396-401. Dicho informe está dirigido al presidente del Instituto Histórico y fechado en febrero de aquel año.
25. Publicado en el Tomo XXXI del *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* correspondiente al año de 1915, pp. 97-101.

Capítulo XIV

LA PRESENCIA PERUANA EN LAS CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE EL MAR Y ASUNTOS CONEXOS

CONGRESOS Y CONFERENCIAS

La Guerra del Pacífico marcó el término del otrora apogeo internacional del Perú de mediados siglo XIX, siguiéndole una etapa en la que el país apareció disminuido en el consenso continental. Desde esta perspectiva y comparado con las décadas anteriores, el período 1884-1906 no presenta una política internacional de gran formato. La presencia de nuestro país en Congresos o Conferencias mundiales fue mínima; además, Lima fue desplazada de su antigua condición de "ciudad de los eventos internacionales", como la llamó el polifacético *Juan de Arona*. Otra nota característica de esta época fue la ausencia absoluta de un Congreso o Conferencia Internacional sobre Derecho Marítimo en el que el Perú figurase como activo participante, ni se suscribió tratado alguno de esta naturaleza, como ocurrió en 1856.

No obstante lo dicho, debe subrayarse la posición firme y decidida que el Perú adoptó por estos años, en defensa de la navegación y el tráfico marítimo en cuanto afectaba sus intereses; como ocurrió en Montevideo (1888), Washington (1889), La Haya (1899) y en los pocos tratados que le tocó suscribir[1]. Desde esta perspectiva, cabe señalar también que en 1903 el Perú se adhirió a la "Asociación Internacional

Permanente de los Congresos de Navegación, con sede en Bruselas, contribuyendo con la subvención anual de mil francos.

EL CONGRESO DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

Celebrado en Montevideo en 1888, a iniciativa de las Repúblicas de Argentina y Uruguay, asistieron Plenipotenciarios de estas dos naciones y de Perú, Paraguay, Chile, Bolivia y Brasil (que acudió por primera vez a una reunión americana). Nuestro país estuvo representado por los juristas Cesáreo Chacaltana (Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Argentina y Uruguay), y Manuel María Gálvez (Fiscal de la Corte Suprema de Justicia).

El propósito del certamen –según se especificó en la circular de invitación– era "acordar tratados sobre las diversas materias concernientes al Derecho Internacional Privado" que afectaban a los países de esta parte del continente.

Después de intensos y prolongados debates, el Congreso aprobó ocho tratados y un protocolo adicional; entre ellos se hallaba el de *Derecho Comercial* que, por referirse a asuntos marítimos, (tráfico, navegación) es descrito en las páginas siguientes del presente capítulo.

CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

El 24 de mayo de 1888 se aprobó la ley votada por el Congreso Norteamericano autorizando a su Presidente para arreglar la celebración de una Conferencia entre los Estados Unidos de América y las Repúblicas de México, Centro y Sud América, Haití, Santo Domingo y el Imperio del Brasil.

El objeto –según la ley del Congreso– era "discutir y recomendar a los respectivos Gobiernos la adopción de un plan de arbitraje para el arreglo de los desacuerdos y cuestiones comerciales que puedan en lo futuro suscitarse entre ellos; tratar de asuntos relacionados con el incremento del tráfico marítimo y asegurar mercados más extensos a los productos de cada uno de los referidos países"[2]. Se trataba, pues, de establecer:

a) Un plan general de arbitraje
b) Medidas encaminadas a la formación de la "Unión Aduanera Americana" bajo la cual se fomentase, en cuanto era posible y provechoso, el comercio entre las naciones de este continente.

c) Comunicaciones frecuentes y regulares entre los puertos de los diferentes estados americanos.

Las sesiones de la Conferencia se inauguraron en Washington el 2 de octubre de 1899. Participaron dieciocho países, recayendo la Presidencia en el Secretario de Estado del país anfitrión, Mr. James G. Blaine, gestor y propulsor de la reunión. En su discurso de apertura manifestó: "Creemos que es mejor para todos aproximarnos más, estrechar nuestras relaciones y establecer nuevos medios de comunicación marítima...". El Perú estuvo representado por su Ministro en aquella ciudad, Dr. Félix Cipriano Coronel Zegarra en calidad de Plenipotenciario, llegando a ocupar la primera Vicepresidencia. La actuación de nuestro representante fue notable y extraordinaria, tanto por sus planteamientos originales como por su ardorosa y reiterada petición de definir una política marítima continental.

Por común acuerdo, los participantes se agruparon en sendas comisiones, previa aprobación del temario respectivo. Para el caso que nos interesa sólo glosaremos las recomendaciones de aquellas comisiones ligadas a los aspectos marítimos.

Sobre la "Unión Aduanera Americana", la Comisión encargada de su estudio propuso: "...recomiéndase a los gobiernos representados en esta Conferencia, a cuyos intereses convenga celebrar tratados parciales de reciprocidad comercial, la negociación de estos tratados con una o más de las naciones americanas con quienes les conviniere concluirlos bajo las bases que fueren aceptables en cada caso, teniendo en cuenta la situación, condición e intereses especiales de cada nación con objeto de promover su bienestar común"[3].

El dictamen contó con el voto en contra de los delegados chileno y argentino.

La Comisión de "Derechos de Puerto" arribó a la conclusión de que en este rubro no existía uniformidad entre los distintos países "ni en la naturaleza del gravamen que se impone a las naves ni en la cantidad que debe pagarse". De acuerdo a los datos e informes obtenidos por dicha comisión, las principales cargas o gravámenes que existían entonces como derechos de puertos en las naciones representadas en la Conferencia, eran: amarraje, anclaje, boleto de sanidad, cabotaje, capitanía de puerto, carga y descarga, entrada, faro, hospital, licencia de recibo, lista de la tripulación, muellaje, pilotaje, puerto, recibo y manifiesto, sello, telégrafo, tonelaje y visita de sanidad.

Las desigualdades en el monto del gravamen por derecho de la misma naturaleza –a juicio de la comisión– eran también considerables; así por ejemplo, el derecho de tonelaje que se exigía en los puertos

de todas las naciones americanas, variaba desde un peso hasta tres centavos por tonelada. Para corregir tal defecto propuso:

a) Que todas las cargas que afectasen a las naves por derecho de puerto se comprendan en un solo gravamen denominado "derecho de tonelaje".
b) Que el monto del gravamen no excediese de diez centavos por cada tonelada de registro, el cual se pagaría una vez al año.
c) Que la nave que hubiere pagado la contribución en un puerto, quedase eximida de efectuarlo en otros de la misma nación, presentando el certificado de pago otorgado por la autoridad correspondiente.
d) Que quedaban exceptuados del pago de esa contribución:
   1º Los buques de guerra y transporte
   2º Los de menos de 25 toneladas
   3º Los que por haber sufrido averías se vean obligados a arribar a los puertos[4].

Presidida por el delegado ecuatoriano María Plácido Camaño e integrada por los representantes Morris M. Estee, Emilio C. Varas, Jacinto Castellanos y Enrique Maxía, la Comisión encargada de dictaminar sobre "Comunicaciones por el Pacífico" el 14 de marzo de 1890 presentó las siguientes consideraciones para su aprobación por la Conferencia:

1º Las naciones situadas en la costa occidental del Continente americano y representadas en esta Conferencia, convienen en subvencionar una o más empresas de vapores de primera clase, los cuales harán viajes regulares entre el puerto de San Francisco y Valparaíso, y puertos intermedios. Dichos vapores harán viajes quincenales, por lo menos, de ida y regreso en cada puerto; la base de su tamaño será 4,000 toneladas, con máquinas de expansión de triple efecto y de no menos de 3,500 caballos nominales de vapor, debiendo tener una velocidad mínima de 15 nudos por hora. Los vapores que se usen para este servicio han de ser de construcción propia para el transporte, tanto de pasajeros como de carga, y bajo todo aspecto de la mejor clase, con todos los perfeccionamientos modernos.

2º Las compañías o los individuos dueños de dichos vapores, transportarán en ellos los pasajeros y la carga entre todos los puertos de dicha costa, en que se puede tocar sin peligro, no entrarán directa ni indirectamente en arreglos o combinaciones con alguna empresa de transporte por mar o por tierra, para realizar el flete o el importe de pasajes y a ninguno se dará privilegios especiales.



Jefes y oficiales de Marina ascendidos en 1905.
Entre otros aparecen: Clavero, Olivera y Caballero y Lastres.

3º Que las naciones indicadas, como compensación del servicio que reciban, en los términos y bajo las condiciones establecidas, pagarán directamente a la compañía, compañías o individuos que tengan a su cargo la empresa, una prima anual cuyo monto total no exceda de la suma que correspondería al tonelaje de peso de los vapores, calculando a 30 centavos la tonelada de registro, por cada mil millas de trayecto de ida y regreso.

4º La subvención fijada en el artículo anterior se distribuirá en proporción a la población de las naciones contribuyentes, tomando por base los últimos censos, y a falta de éstos, los datos estadísticos más auténticos.

5º Las naves de la empresa o empresas subvencionadas se matricularán en la marina mercante nacional de los países a que se refieren estas recomendaciones, cuando el gobierno interesado lo exigiere, en proporción a la cuota de subvención que pague cada uno de ellos.

6º En el caso de comprometerse en una guerra uno o más de los países que acuerdan la subvención con alguna de las naciones representadas en la Conferencia, las naves de la empresa, matriculadas en su marina mercante, se matricularán en la de los otros países, en la proporción indicada, hasta que se restablezca el estado de paz.

7º Cualquiera que sea la bandera que lleven los buques subvencionados, gozarán éstos, en los puertos de los gobiernos contratantes, en lo que toque al comercio internacional, de los derechos y privilegios de los buques nacionales; incluyendo el comercio de cabotaje, en los países en que esté o se declare libre en adelante.

8º Este convenio durará diez años, vencidos los cuales se considerará subsistente por otros diez, siempre que doce meses antes de la expiración del plazo no se haga notificación formal de desahucio[5].

El representante peruano, doctor Coronel Zegarra, propuso a la Comisión el siguiente proyecto que fue aprobado: "La Conferencia Internacional Americana acuerda: recomendar a los gobiernos cuyos países colindan con el Océano Pacífico, que fomenten entre sí las comunicaciones marítimas, tomando en consideración, dentro de sus particulares intereses, las proposiciones formuladas en el Informe de la Comisión de Comunicaciones por el Pacífico".

En la sesión del 24 de marzo, nuestro compatriota fundamentó dicho proyecto en los términos que a continuación reproducimos: "El delegado que suscribe, al dar su voto al proyecto que ha tenido el honor de presentar, cree conveniente expresar que el objeto de la modificación no es rechazar abiertamente las ideas formuladas por la

Comisión de Comunicaciones por el Pacífico, ni por tanto declarar en todo caso inconveniente el sistema de subsidios propuestos como único medio de fomentar las comunicaciones marítimas. Sin detenerse en examinar dicho sistema en sí mismo, lo que parécele fuera de duda, al que suscribe, es que el sistema de subsidios pudiera no ser ni el único capaz de llenar el objeto deseado, ni el más necesario o ventajoso para su país, en las actuales condiciones de su comercio exterior. Se ha dicho, por varios señores delegados, que el servicio marítimo en el Pacífico, no deja nada que desear, en cuanto se relaciona con las necesidades del comercio, y esto que es público y notorio, comprende a todas las Repúblicas colindantes con aquel Océano; y por lo mismo parece lo más acertado dejar al gobierno del Perú, en libertad plena de pronunciarse libremente ya sea por el subsidio, ya por cualquier otro medio de fomentar las comunicaciones marítimas entre las Repúblicas Americanas, a cuyo fin desea muy vivamente cooperar de la manera más compatible con sus propias conveniencias..."[6].

Finalmente, la Comisión sobre "Navegación de los ríos", presidida por el delegado de Guatemala Fernando Cruz, propuso a la Conferencia: "...recomendar a los diversos gobiernos de las naciones representadas que adopten, declaren y reconozcan las resoluciones que siguen: 1º Que los ríos que separan diversos Estados, o corren por sus territorios, quedan abiertos a la libre navegación de las naciones ribereñas y 2º Que esta declaración no afecta al dominio ni la soberanía de cada una de las naciones ribereñas, así en tiempo de paz como de guerra"[7].

La Conferencia se clausuró el 18 de abril de 1890. El proyecto de "Unión Aduanera Americana" zozobró completamente; sin embargo, se gestó allí la célebre Unión Panamericana, que más tarde se transformaría en la Organización de los Estados Americanos.

SEGUNDA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Celebrada en México en 1902, su intención primera fue continuar la tarea iniciada en la de Washington casi doce años atrás, especialmente en lo relacionado con la aceptación de un arbitraje obligatorio y amplio. La posición chilena de no aceptar que se forzara el arbitraje sobre las cuestiones pendientes del pasado y que se adoptase más bien la fórmula de un arbitraje limitado y facultativo (planteamiento compartido por otros países), significó para el Perú un duro golpe en su manejo diplomático sobre el asunto pendiente de las provincias cautivas de Tacna y Arica, en poder de Chile en ese momento[8].

La Conferencia abordó también otras importantes cuestiones entre las que destacó la vinculada con la navegación fluvial en América del Sur. Sobre este punto, en comunicación dirigida al Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima, el Secretario de la delegación peruana doctor Víctor Maúrtua le manifestaba: "Entre los trabajos de la Conferencia Internacional hay uno de naturaleza geográfica que considero de la más grande importancia; se trata del proyecto de comunicar las hoyas hidrográficas sudamericanas, de unir el Plata, el Amazonas y el Orinoco para hacer posible la navegación por el interior del continente sur"[9]. La iniciativa de tan loable propósito, presentada en diciembre de 1901 por el delegado colombiano, fue acogida con el más vivo entusiasmo en el seno de la Conferencia; de inmediato, se constituyó una Comisión integrada por los representantes de Argentina, Bolivia, Colombia, Paraguay, Perú, Uruguay y Ecuador, encargada de estudiar concretamente "la unión de las hoyas hidrográficas y de promover un congreso geográfico de los países interesados para esclarecer el asunto y aproximar su realización".

Concluido el trabajo preliminar y en tiempo verdaderamente record, el 27 de enero de 1902 la Comisión presentó a la Conferencia el documento base que después se convertiría en Acuerdo adoptado por todos los delegados presentes de Sudamérica, excepción de Chile. Su espíritu se traduce en la siguiente declaración de enorme valor geopolítico:

"Considerando:

Que, de acuerdo con la exposición de motivos anexa y la Memoria de exploraciones presentada a la Conferencia Internacional por el Delegado de Colombia D. Rafael Reyes, resulta practicable el pensamiento de comunicar entre sí las tres grandes hoyas hidrográficas de la América del Sud, estableciendo la navegación desde el Orinoco hasta el Plata por el interior del continente.

Que, la incomunicación actual mantiene sustraído en su gran parte a la industria y al comercio del mundo, un territorio inmenso y dotado de inagotables riquezas naturales.

Que, entre los problemas estudiados por la Conferencia Internacional, el de la comunicación interior en Sud América ofrece la mayor transcendencia para la civilización.

Que, a fin de preparar la ejecución de dicho pensamiento, conviene que las naciones del Orinoco, del Amazonas y del Plata, y las de sus afluentes respectivos, se reúnan en Asamblea para estudiar la mejor forma de llevar a término el propósito.



ENRIQUE N. ALAYZA
De múltiple actuación en favor de la
Marina de Guerra.

Que, no encontrándose ya representadas en esta Conferencia las Repúblicas del Brasil y Venezuela, a cuyos dominios pertenecen las salidas del Amazonas y del Orinoco, es necesario arbitrar la forma en que debe ser requerido su concurso.

Se conviene en lo siguiente:

1º La celebración de una Conferencia geográfica fluvial dentro de los países ribereños que se reunirá en la ciudad de Rio de Janeiro, dentro del término de un año.

2º El Excmo. Gobierno de la República de Argentina queda encargado de gestionar del Excmo. Gobierno de los Estados Unidos del Brasil la adhesión y el asentimiento necesarios para la reunión de dicha Conferencia.

3º Se solicita de ambos Gobiernos que gestionen las demás adhesiones de los países ribereños y hagan la convocatoria respectiva.

4º La Conferencia mencionada funcionará con arreglo al siguiente programa, en cuanto no sea modificado por acuerdo de los Gobiernos Brasilero, Argentino y Venezolano:

a) Organizar Comisiones geográficas de exploración

b) Formular reglamentos para las diversas Comisiones

c) Establecer los presupuestos de gastos que demanden los trabajos

d) Fijar las cuotas proporcionales que correspondan a cada uno de los Gobiernos interesados.

e) Organizar una Oficina internacional destinada a concentrar los datos de las exploraciones y presentar a los Gobiernos un proyecto general sobre comunicación de las hoyas hidrográficas.

f) Estudiar todos los asuntos conexos con el propósito anterior, que se refieran a la más rápida ejecución de la obra, y a las medidas que los Gobiernos interesados deben acordar particularmente o en común para promover el bienestar de esas regiones".

TRATADOS, PROTOCOLOS Y CONVENCIONES SOBRE ASUNTOS MARITIMOS CELEBRADOS POR EL PERU

Entre los más significativos podemos señalar: Protocolo reglamentario del tráfico a Bolivia por Mollendo; Tratado de derecho comercial internacional; Tratado de comercio y navegación y protocolo complementario celebrados con el Imperio del Japón; y Convención para la adaptación a la guerra marítima de los principios de la Convención de Ginebra de 1864.

PROTOCOLO REGLAMENTARIO DEL TRAFICO A BOLIVIA POR MOLLENDO

Fue suscrito en nuestra capital el 20 de agosto de 1885 por el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Baltasar García Urrutia y el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, José Manuel Braun.

Constituido de nueve artículos, por él se reglamentó el libre tránsito de mercaderías por el puerto peruano de Mollendo hacia la nación vecina del altiplano, así como del servicio y régimen aduanero de las importaciones y exportaciones con dicha República (coca, café, lanas, cascarilla, cueros, hierbas medicinales, tabaco, cacao, minerales de plomo, cobre, plata, estaño, bismuto, etc.). Asimismo, se detalló las atribuciones y las normas de procedimiento de los agentes aduaneros que se establecerían en puerto Pérez (Chililaya) y en Mollendo[10].

Con fecha 1º de agosto de 1887, desde la ciudad boliviana de Sucre, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia Juan Crisóstomo Carrillo y el Ministro Plenipotenciario del Perú Manuel María del Valle convinieron en modificar el artículo 1º de dicho Protocolo, en el sentido de que el agente aduanero del Perú, por convenir así a los intereses nacionales, fijase su residencia en la ciudad de La Paz (en lugar de Chililaya) y ejerciera desde allí las atribuciones que ese convenio le confería en sus demás artículos.

TRATADO DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACION CON LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Fue celebrado en Lima el 31 de agosto de 1887 entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Carlos M. Elías y el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Norteamérica en el Perú, Carlos W. Buck.

Consta de treinta y cinco artículos y su intención era establecer una "perfecta y perpetua paz y amistad entre ambos países". No obstante, por una controversia surgida en la aplicación del artículo XV (referido a la detención del personal de los buques) el 13 de octubre de 1898 fue declarado en "desahucio" por nuestro gobierno.

Las disposiciones más interesantes están sintetizadas en los siguientes artículos:

Art. II La República del Perú y los Estados Unidos de América convienen mutuamente en que habrá libertad recíproca de comercio

y navegación entre sus respectivos territorios y ciudadanos. Los ciudadanos de cualquiera de las dos Repúblicas podrán frecuentar con sus buques todas las costas, puertos y lugares de la otra en que se permite el comercio extranjero.

Art. III No se exigirá otros o más altos derechos en razón de tonelaje, faro, puerto, pilotaje, cuarentena y salvamento, en casos de avería o de naufragio, ni otros impuestos locales, en puertos de la República del Perú a los buques de los Estados Unidos que los que pagaron en dichos puertos los buques peruanos; y viceversa.

Art. IV Toda clase de mercaderías y artículos de comercio que sean importados legalmente en los puertos y territorios de cualquiera de las altas partes contratantes, en buques nacionales, podrán serlo también en los buques de otra Nación, sin pagar otros o más altos derechos e impuestos, cualquiera que sea su denominación, que si las mismas mercaderías o artículos fuesen importados en buques nacionales. Ni se hará distinción alguna en el modo de hacer los pagos de los mencionados derechos e impuestos.

Art. V No se exigirán otros o más altos derechos a la importación en los puertos y territorios de cualquiera de las altas partes contratantes, de cualquier artículo, producto o manufactura de la otra, que los que se pagan o pagaren por el mismo artículo, producto o manufactura de cualquier otro país.

Art. VI Toda clase de mercaderías y artículos de comercio que puedan exportarse legalmente de los puertos y territorios de cualquiera de las dos altas partes contratantes en buques nacionales, podrán exportarse también en buques de la otra, pagando éstos únicamente los mismos derechos, y gozando de los mismos descuentos, primas y franquicias, que si la misma mercadería o los mismos artículos de comercio se exportasen en buques de la una o de la otra parte.

Art. VII Se declara, que las estipulaciones del presente tratado no se considerarán aplicables a la navegación y comercio de cabotaje entre un puerto y otro situado en el territorio de cualquiera de las altas partes contratantes, pues la regulación de este comercio está reservada respectivamente a las leyes particulares de cada una de las altas partes.

Art. VIII Deseando la República del Perú aumentar la comunicación entre los puntos de su costa por medio de la navegación por vapor, se compromete desde ahora a conceder a cualquier ciudadano o ciudadanos de los Estados Unidos que establezcan una línea de vapores para navegar con regularidad entre los diferentes puertos de entrada en el territorio peruano, los mismos privilegios para embarcar y desembarcar carga o flete, entrar en los puertos intermedios con

el objeto de recibir y desembarcar pasajeros y sus equipajes, dinero, oro y plata en barras, llevar las valijas de correos, formar depósitos para carbón, establecer máquinas y talleres para reparar y carenar los vapores y todos los demás favores que hace cualquiera otra sociedad o compañía.

Art. IX Para la mejor inteligencia de los artículos precedentes, se ha estipulado y convenido que todo buque perteneciente a ciudadano o ciudadanos de alguna de las Repúblicas contratantes y que enarbole la bandera de una de ellas, será considerado como perteneciente al Estado cuyo pabellón lleve.

Art. X Los negociantes, capitanes de buques y todos los ciudadanos de cada una de las altas partes contratantes, tendrán en los territorios de la otra plena libertad para manejar por sí sus negocios o encomendarlos a la persona que quieran emplear como agente corredor, factor e intérprete.

Art. XII En caso de que un buque perteneciente a ciudadanos de cualquiera de las dos altas partes contratantes naufragase, sufriese avería, o fuere abandonado en las costas, o cerca de las costas de la otra, se dará a dicho buque y a su tripulación toda asistencia y protección.

Art. XIII Cuando a causa del mal tiempo, falta de agua o de víveres, persecución de enemigos o de piratas, los buques de una de las altas partes contratantes, de guerra o mercante, o empleados de la pesca, se vean obligados a buscar abrigo en los puertos, ríos y lugares de los dominios de la otra, serán recibidos y tratados con humanidad, se les concederá el tiempo suficiente para que terminen sus reparos[11].

TRATADO DE DERECHO COMERCIAL INTERNACIONAL

Suscrito el 12 de febrero de 1889, fue resultado –como queda dicho– del Congreso celebrado en Montevideo el año anterior. Su vasto articulado amplió el que se proyectó en el Congreso de Juristas de Lima en 1878[12]. El 25 de octubre de 1889, el Congreso Peruano aprobó el Tratado.

Entre los acuerdos más trascendentales sobre tráfico marítimo en él esbozados, cabe destacar los agrupados en los siguientes títulos y artículos:

Título III: De los seguros terrestres, marítimos y sobre la vida.

Art. 8º Los contratos de seguros terrestres y de transporte por río o aguas interiores, se rigen por la ley del país en que esté situado el bien, objeto del seguro, en la época de su celebración.

Art. 9º Los seguros marítimos y sobre la vida se rigen por la ley del país en que está domiciliada la sociedad aseguradora o sus sucursales o agencias, en el caso previsto en el artículo 6º.

Título IV: De los choques, abordajes y naufragios.

Art. 11º Los choques y abordajes de buques se rigen por la ley del país en cuyas aguas se producen y quedan sometidos a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

Art. 12º Si los choques y abordajes tienen lugar en aguas no jurisdiccionales, la ley aplicable será la de la Nación de su matrícula. Si los buques estuviesen matriculados en distintas naciones, regirá la ley del Estado más favorable al demandado.

Art. 13º En los casos de naufragio serán competentes las autoridades del territorio marítimo en que tiene lugar el siniestro. Si el naufragio ocurre en aguas no jurisdiccionales, conocerán los tribunales del país del pabellón del buque o los del domicilio del demandado, en el momento de la iniciación del juicio, a elección del demandante.

Título V: Del fletamento.

Art. 14º El contrato del fletamento se rige y juzga por las leyes y tribunales del país en que está domiciliada la agencia marítima con la cual ha contratado el fletador. Si el contrato de fletamento tiene por objeto la conducción de mercaderías o pasajeros entre puertos de un mismo Estado, será regido por las leyes de éste.

Art. 15º Si la agencia marítima no existiera en la época en que se inicie el litigio, el fletador podrá deducir sus acciones ante los tribunales del domicilio de cualquiera de los interesados o representantes de aquella. Si el actor fuese el fletante podrá entablar su demanda ante los tribunales del Estado en que se encuentre domiciliado el fletador.

Título VII: De la gente de mar.

Art. 19º Los contratos de ajuste de los oficiales y gente de mar se rigen por la ley del país en que el contrato se celebra.

Art. 20º Todo lo concerniente al orden del buque y las obligaciones de los oficiales y gente de mar, se rige por las leyes del país de su matrícula[13].

TRATADO DE COMERCIO Y NAVEGACION CON EL BRASIL

No incluido por Aranda en su monumental colección tantas veces citada, este tratado se firmó el 10 de octubre de 1891 por nuestro representante Guillermo A. Seoane y el canciller brasileño Justo Leite Cherment; en 1894 el Congreso Nacional lo aprobó y dos años después

se canjearon las respectivas ratificaciones en Lima, entrando en vigencia el 16 de junio de ese año de 1896. Según Basadre, el tratado dio cabida, en favor recíproco, a los principios más avanzados de la jurisprudencia internacional y cimentó las bases del intercambio comercial peruano-brasileño[14]. Además, dejó sin efecto la convención fluvial del 22 de octubre de 1858. Los acuerdos más significativos de sus XLI estipulaciones, se expresaron así:

1º La navegación de los ríos comunes a ambos países y la del Yavarí y sus afluentes se declaraba libre para las embarcaciones que enarbolasen banderas de dichas naciones.

2º Se considerarían brasileñas en los puertos del Perú y peruanas en los puertos del Brasil las naves que fuesen poseídas y tripuladas según las leyes del respectivo país.

3º Se regulaba el tránsito de las mercaderías de importación y exportación, de acuerdo a los reglamentos establecidos. El tráfico en la región del río Yavarí estaría sujeto a cláusulas especiales.

4º Los productos brasileños importados en el Perú y los peruanos que se importaran en el Brasil por el Amazonas y sus afluentes comunes, quedaban exonerados de todos y cualesquiera derechos.

5º Se implantó en los puertos de la vía fluvial de los dos países el derecho único de tonelaje, en lugar de los antiguos derechos llamados de faros y balizas en beneficio de la navegación. Se reglamentó las labores de la aduana mixta.

6º Se prohibió, a través de una cláusula específica, que los indígenas fuesen arrebatados y conducidos del uno al otro territorio.

A pesar de sus aparentes bondades, el convenio fue denunciado y criticado acremente años más tarde en las dos naciones. En el Perú, los críticos consideraron (entre otras cuestiones) que la exoneración de impuestos a los productos brasileños importados por el Amazonas privaba de sus legítimos derechos de importación a la aduana de Iquitos. En el Brasil, la propia cancillería lo denunció en 1904 (de conformidad con el artículo XL del documento).

TRATADO DE COMERCIO Y NAVEGACION Y PROTOCOLO COMPLEMENTARIO CELEBRADOS CON EL IMPERIO DEL JAPON

Con un total de 19 artículos, este documento fue suscrito en Washington el 20 de marzo de 1895 por los Plenipotenciarios José M. Irigoyen (Encargado de Negocios del Perú en dicha ciudad) y Jushii Shinichiro Kurino (Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotencia-

rio del Japón en Norteamérica). Reemplazó al tratado preliminar de paz, amistad, comercio y navegación celebrado en agosto de 1873. El Congreso Nacional lo aprobó el 8 de octubre de 1896 y el canje de las ratificaciones se verificó el 24 de diciembre de ese año en Washington.

Según refiere Basadre, por esta época llegó por primera vez a Lima una legación acreditada por el Gobierno de Tokio; asimismo, que los primeros japoneses traídos al Perú vinieron contratados por seis años para trabajar en faenas agrícolas, arribando en el vapor *Sakuramara* que llegó al puerto de Ancón el 3 de abril de 1899. Su número ascendió a 790.

Las disposiciones más importantes del tratado en mención se hallan contenidas en los siguientes artículos:

Art. II Habrá recíproca libertad de comercio y navegación entre los territorios de las dos altas partes contratantes. Tendrán libertad plena para ir con sus buques y cargamentos a todos los lugares, puertos y ríos en los territorios de la otra parte que estén o puedan ser abiertos al comercio extranjero, y gozarán, respectivamente, del mismo tratamiento, en materia de comercio y navegación, que los ciudadanos o súbditos nacionales.

Art. VIII No se impondrá derechos de tonelaje, puerto, pilotaje, faro, cuarentena u otros similares, de cualquiera naturaleza o bajo cualquiera denominación, cobrados en nombre o para provecho del gobierno en los territorios de cualquiera de los países sobre los buques del otro, que no sean igualmente, y bajo las mismas condiciones impuestas en casos semejantes, sobre los buques nacionales en general o de la nación más favorecida. Tal igualdad de tratamiento se aplicará recíprocamente a los buques respectivos, cualquiera que sea el puerto o lugar de que puedan arribar, y cualquiera que pueda ser el lugar de su destino.

Art. IX En todo lo relativo a estaciones, carga y descarga de los buques en los puertos, dársenas, diques, radas, bahías, o ríos de los territorios de los dos países, ningún privilegio se concederá a los buques nacionales que no se conceda igualmente a los buques del otro país; siendo propósito de las altas partes contratantes que en cuanto a esto, los buques respectivos sean tratados bajo el pie de perfecta igualdad.

Art. X El comercio de cabotaje de las dos altas partes contratantes se exceptúa de las disposiciones del presente tratado, y se regulará de acuerdo con las leyes, ordenanzas y reglamentación del Perú y del Japón, respectivamente.

Art. XI Cualquier buque de guerra o mercante de cualquiera de las altas partes contratantes que se vea obligado, a causa del mal tiempo



CARLOS CABALLERO Y LASTRES
De grata recordación en la Armada.

o con motivo de cualquiera otra calamidad, a refugiarse en un puerto de la otra, estará en libertad para repararse dentro de éi, procurarse las necesarias provisiones y hacerse a la mar otra vez sin pagar otros derechos que los que pagarían buques nacionales.

Si un buque de guerra o mercante de alguna de las altas partes contratantes encallase o naufragase en la costa de la otra, las autoridades locales informarán al Cónsul General, Vice-Cónsul o Agente consular del distrito donde tuvo lugar el siniestro.

Todos los procedimientos relativos al salvamento de buques peruanos náufragos o encallados en aguas territoriales de su Magestad, el Emperador del Japón, tendrán lugar de acuerdo con las leyes del Japón; y recíprocamente.

Art. XII Todos los buques que, de acuerdo con la ley peruana, deben ser considerados buques peruanos, y todos los buques que, de acuerdo con la ley japonesa, deben ser considerados buques japoneses, serán, para los efectos de este tratado, considerados buques peruanos y japoneses, respectivamente.

Art. XIII Si algún marinero desertase de un buque de guerra o navío mercante perteneciente a cualquiera de las altas partes contratantes en el territorio de la otra, las autoridades locales estarán en la obligación de prestar todo el apoyo posible para la aprehensión y entrega de tal desertor[15].

CONVENCION PARA LA ADAPTACION A LA GUERRA MARITIMA DE LOS PRINCIPIOS DE LA CONVENCION DE GINEBRA DE 1864

Aunque el Perú no estuvo presente y con un total de catorce artículos, la presente Convención fue suscrita en La Haya el 29 de julio de 1899 por representantes de diversos países, reinos y monarquías. Nuestro país se adhirió por el Protocolo firmado en el Congreso de México de 1902; fue aprobada por el Congreso de la República el 25 de octubre de 1903.

Entre otros asuntos, en dicha Convención se acordó:

Art. I Los hospitales flotantes militares, es decir, los buques construidos o acondicionados por los Estados, especial y únicamente con la mira de prestar socorros a los heridos, enfermos y náufragos, y cuyos nombres hayan sido comunicados, a la apertura o en el curso de las hostilidades, en todo caso antes de entrar en servicio, a las potencias beligerantes, son respetados y no pueden ser capturados durante el tiempo que duren las hostilidades.

Estos buques no están asimilados tampoco a las naves de guerra bajo el punto de vista de su permanencia en puerto neutral.

Art. II Los buques hospitales, equipados en totalidad o en parte, a expensas de los particulares o de las sociedades de socorro oficialmente reconocidas, son igualmente respetados y están exentos de captura, si la potencia beligerante de que dependen les ha dado una comisión oficial y ha notificado sus nombres a la potencia adversa.

Estas naves deben ser portadoras de un documento de la autoridad competente.

Art. III Los buques hospitales, equipados en totalidad o en parte, a expensas de los particulares o de las sociedades oficialmente reconocidas de países neutrales, son respetados y están exentos de captura si la potencia de que dependen les ha dado una comisión oficial y ha notificado sus nombres a las potencias beligerantes al iniciarse o durante las hostilidades.

Art. IV Las naves mencionadas en los artículos anteriores, prestarán socorro y asistencia a los heridos, enfermos y náufragos de los beligerantes sin distinción de nacionalidad. Los gobiernos se comprometen a no utilizar estas naves para ningún fin militar.

Los beligerantes tendrán sobre ellas el derecho de fiscalización y de visita; podrán rechazar su concurso, ordenar que se alejen, imponerles una posición determinada y estacionar a bordo un comisario, aun detenerlas, si la gravedad de las circunstancias lo exigiese.

Art. V Las naves hospitales militares se distinguirán por una pintura exterior blanca, con la banda horizontal verde de cerca de metro y medio de ancho.

Las naves mencionadas en los artículos 2º y 3º se distinguirán por una pintura exterior blanca, con banda horizontal roja de cerca de metro y medio de ancho.

Todas las naves hospitales se harán reconocer izando, con su bandera nacional, la bandera blanca con su cruz roja prevista por la Convención de Ginebra.

Art. VII El personal religioso, médico y de hospital de todo buque capturado es inviolable y no puede ser hecho prisionero de guerra.

Art. VIII Los marinos y militares embarcados heridos o enfermos, a cualesquiera nación que ellos pertenezcan, serán protegidos y cuidados por los que llevaran a cabo la captura.

Art. IX Son prisioneros de guerra los náufragos, heridos o enfermos de un beligerante que caen en poder del otro. A éste corresponde decidir, según las circunstancias, si es conveniente guardarlos o diri-

girlos a un puerto de su nación, o a un puerto neutral o también a un puerto adversario[16].

CONVENCION SOBRE BUQUES-HOSPITALES

En la sesión de clausura de la Conferencia Internacional reunida en La Haya (21 de diciembre de 1904) se firmó este documento por el cual se exoneraba, en tiempo de guerra, a los buques-hospitales del pago de derechos e impuestos que pagaban los buques en favor del Estado. Los países firmantes fueron: Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, China, Corea, Dinamarca, España, Norteamérica, México, Francia, Grecia, Italia, Japón, Luxemburgo, Países Bajos, Persia, Portugal, Rumania, Rusia, Servia y Siam.

Con fecha 3 de enero de 1905, el Ministro de Relaciones Exteriores de su Magestad la Reina de los Países Bajos invitó al Perú a adherirse a este convenio. Por decreto de 28 de abril del mismo año, el gobierno peruano aceptó la invitación y autorizó al señor Carlos G. Candamo (Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Francia y Gran Bretaña) para que a nombre del Perú suscribiese dicha Convención[17].

NOTAS AL CAPITULO XIV

1. ARANDA, Ricardo... *Congresos y Conferencias Internacionales en que ha tomado parte el Perú.* Lima, Oficina Tipográfica de *La Opinión Nacional*, 1909-1920.
2. *Ibídem*, pp. 409-414.
3. *Ibídem*, pp. 608-609.
4. *Ibídem*, pp. 645-646.
5. *Ibídem*, pp. 701-703.
6. *Ibídem*, p. 707.
7. *Ibídem*, p. 997.
8. La delegación peruana estuvo integrada por los doctores Isaac Alzamora, Manuel Alvarez Calderón y Alberto Elmore.
9. Fechada el 6 de febrero de 1902, la comunicación tiene como lugar de remisión la ciudad de Guadalajara. Cfr. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Lima, 1902, T. XII, pp. 195-204.
10. El Protocolo lo reproduce Ricardo Aranda en su importantísima *Colección de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos y políticos celebrados desde la independencia hasta el día, precedida de una introducción que comprende la época colonial.* Lima, 1890-1911, T. II, pp. 459-462.
11. *Ibídem*, T. VII, pp. 480-498.
12. En los capítulos sobre choques y abordajes de los buques, seguros marítimos, averías, etc. se trató de solucionar conflictos, como de inmediato lo veremos, apelando a los principios de Derecho y a las prácticas internacionales del momento.
13. Cfr. BENAVIDES Y DIEZ CANSECO, Alfredo..., *Colección de los actos internacionales celebrados por la República del Perú.* Lima, Imprenta "Sagrados Corazones", 1916, T. II, pp. 5-7.
14. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, cap. CXX, pp. 286-288. El texto de este documento fue publicado por Larrabure en su *Colección...*, T. II, pp. 105-115.
15. BENAVIDES Y DIEZ CANSECO, Alfredo... *Ob. cit.*, pp. 5-10.
16. *Ibídem*, pp. 4-7.
17. ARANDA, Ricardo... *Congresos y Conferencias...*, T. IV, pp. 851-854.

Capítulo XV

LOS ESTUDIOS OCEANOGRAFICOS

En 1882, en un extraordinario ensayo encontrado entre sus manuscritos inéditos y publicado post mortum en 1897 bajo el título de *Geografía Física*, Antonio Raimondi escribió estas severas palabras: "El estudio de las corrientes marinas tiene gran importancia en la práctica diaria de la navegación, y limitándonos tan sólo a la corriente que recorre la costa del Perú, es realmente de sentirse que los inteligentes marinos peruanos no hayan hecho un estudio minucioso de tan interesante fenómeno".

No obstante esta aseveración del sabio italiano, en la última década del siglo pasado asistimos en nuestro medio, aunque en verdad de manera muy restringida, a una expectante inquietud por los estudios oceanográficos, principalmente, relacionados con las observaciones de las corrientes marinas. Ello se debió a la convergencia de varios factores de proyección nacional e internacional. En primer término, al enorme prestigio que la oceanografía alcanzó por estos años en los países de marcada vocación marítima, sobre todo, europeos. En segundo lugar, a la fundación de la Sociedad Geográfica de Lima (con su notable *Boletín*), que dio significativo impulso a este tipo particular de estudios. Finalmente, a la ocurrencia en 1891 de un fenómeno marino de vastas y terribles consecuencias climáticas y económicas que azotó nuestro litoral y que se caracterizó por: lluvias torrenciales,

grandes invasiones de aguas ajenas al sistema ecológico de nuestra corriente, tempestades eléctricas, altas temperaturas y reducida salinidad; produciendo la muerte instantánea de todos los organismos plactónicos y de los peces pequeños especialmente en la parte norte del litoral. Fenómeno que posteriormente se repetiría (1925, 1948, 1958 y 1983) con semejante gravedad.

En este sentido, pues, resulta de clara justicia dedicar algunas líneas para resaltar el esfuerzo de aquellos estudiosos e instituciones que con sus investigaciones contribuyeron decididamente al desarrollo de la oceanografía peruana. Entre los primeros, podemos mencionar los nombres de Camilo N. Carrillo, Luis Carranza, Federico A. Pezet, Antonio Raimondi y Federico Villarreal, cuyos trabajos (con excepción de este último) fueron publicados en el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* entre 1891 y 1896[1]. Entre las escasas instituciones científicas de la época sobresale, sin duda alguna, la mencionada Sociedad Geográfica de Lima.

Finalmente, como referencia útil a lo aquí dicho, puede agregarse la siguiente información. En oficio de 23 de diciembre de 1896, el Jefe de la Legación Británica en Lima, Henry M. Jones, se dirigió al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, solicitándole autorización para que la nave de S.M. *Egeria*, de paso en las costas del Pacífico, pudiese realizar estudios oceanográficos en los puertos de la República; solicitud que fue aceptada. El mencionado buque hizo estudios en el Callao, Samanco, Chimbote y Paita. Asimismo, asumió la tarea de levantar el plano de la bahía de Coishco, en el puerto de Santa. Los trabajos efectuados fueron altamente positivos y de suma utilidad. Meses después, el mismo funcionario inglés solicitó la autorización para que el contralmirante Palliser, Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales Británicas de estación en el Pacífico, hiciese un reconocimiento oceanográfico de la parte sur de la costa. Solicitud que fue igualmente aprobada.

LA SOCIEDAD GEOGRAFICA DE LIMA Y EL ESTUDIO DEL MAR

Aunque ya detallada en el primer volumen del presente tomo, la labor de esta célebre institución, interesa aquí referir específicamente aquella tarea cumplida en torno a las investigaciones oceanográficas en el lapso que cubre el presente volumen[2].

Desde su fundación en 1888, la Sociedad Geográfica de Lima buscó fomentar este tipo de estudios como parte de su programa de trabajo sobre la geografía del Perú, proyectándolos no sólo al litoral del país

sino a toda la costa sudamericana del Pacífico, a través de la colaboración científica de las instituciones similares establecidas en este lado del continente.

Con esta primigenia y clara convicción científica, el fundador y primer presidente de la Sociedad incluyó, en el Plan de Comisiones Técnicas para encuadrar las actividades institucionales, una vinculada con la Hidrografía Oceánica, cuya dirección, a la muerte del contralmirante Antonio A. de la Haza, encomendó al erudito y distinguido jefe de nuestra armada, el capitán de navío Camilo N. Carrillo, autor de sugestivos aportes a la hidrografía peruana. El programa que se fijó esta comisión incluía entre otras tareas las siguientes: estudio de la Corriente Peruana en sus varios aspectos (anchura, profundidad, flora y fauna, temperatura, dirección y desviaciones); cantidad de calor absorbido anualmente; rectificación y corrección de los derroteros marítimos; estudio del fondo de las corrientes y su constitución geológica; estudio de los vientos en el litoral; estudio especial de la Hoya del Pacífico, de los climas y de la influencia del mar en la meteorología de la costa. En 1892, apenas iniciada su actividad, la Sociedad consideró la conveniencia de que los trabajos de esta comisión fueran más amplios en sus medios de ejecución. Con este propósito, se intercambió notas con la Oficina Hidrográfica de Chile, obteniéndose la formal promesa de los marinos chilenos de colaborar en las investigaciones oceanográficas. Desafortunadamente, diversas circunstancias impidieron que ese plan combinado de trabajos se llevara a la práctica.

Aparte de la eficiente labor de la Comisión de Hidrografía Oceánica, la Sociedad Geográfica de Lima promovió el interés de sus socios y de los hombres de ciencia del país para consagrar mayor atención a los asuntos marítimos; inclusive, el Boletín de la institución fue puesto a disposición de los estudiosos para este propósito. Fruto de esa labor de estímulo científico, fueron los numerosos trabajos entregados a la Sociedad y publicados en los años de 1891 a 1900 "en su primera y quizá la más activa etapa de sus actividades científicas"[3]. Por su importancia y proyección histórica merecen citarse los siguientes: *Contra-corriente marítima observada en Paita y Pacasmayo* de Luis Carranza; *Las corrientes oceánicas y estudios de la corriente peruana o de Humboldt* de Camilo N. Carrillo; *La contra-corriente 'El Niño', en la costa Norte del Perú* de Federico Pezet; *Un efecto geodinámico de la Corriente Antártica Americana* de José Balta; y *Observaciones sobre inmersión bajo el océano y posterior levantamiento de la costa peruana durante el actual período geológico* de Ricardo Rey Basadre. Además, el mencionado *Boletín* recogió, como valiosas primicias, algunos artículos inéditos de Raimondi como

*Composición química de las aguas marítimas del Perú**

Elementos	Arica	Chorrillos	La Punta	Callao	Huacho	Paita
Materias sólidas disueltas	34.200	–	34.400	35.05	34.600	34.900
Peso específico del agua	1.0277	–	1.02735	1.026	1.0288	1.028225
Cloro	19.062204	19.032	19.03768	19.05973	19.53196	19.7792
Cal	0.4480	–	0.560	–	0.518	0.4788
Acido sulfúrico	2.290133	–	2.0566554	–	2.334768	2.369103
Oxido de fierro	0.0012	–	0.0025	–	0.0015	0.0012
Magnesia	0.8144136	–	2.0432412	–	0.738738	0.918918
Cloruro de potasio	–	0.631	1.2650598	–	–	1.706
Magnesia como carbonato	trazas	–	trazas	–	0.0012	trazas
Cal como bicarbonato	0.0070	–	–	–	0.00675	0.0045
Bicarbonatos	0.05	–	0.09	–	0.09	0.05
Cal como carbonato	–	–	0.015	–	–	–
Carbonatos de cal y de magnesia	–	–	–	0.020	–	–
Sulfato de cal	–	1.223	–	–	–	–
Sulfato de magnesia	–	2.430	–	–	–	–
Cloruro de magnesia	–	2.95	–	–	–	–
Cloruro de sodio	–	27.594	–	–	–	–

* "Las proporciones de cloro, ácido sulfúrico, magnesia, etc., que aquí aparecen, han sido calculadas por las de cloruro de plata, sulfato de barita, pirofosfato de magnesia, etc., que Raimondi consignó. No siendo completos los análisis era imposible calcular las proporciones de las sales contenidas en el agua y por eso se han dejado aislados los cuerpos simples, los ácidos y las bases. No debe ocultarse tampoco que, dada la forma de los manuscritos del sabio italiano, sólo deben inspirar confianza las cifras relativas a las materias sólidas disueltas, peso específico, cloro, ácido sulfúrico y a los compuestos encontrados en el agua de Chorrillos" [La redacción].

(*Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1901. T. XI, p. 411).

el *Fenómeno llamado 'El Pintor', Islas, islotes y rocas del Perú* y *Bahías y puertos*.

Un trabajo interesante realizado por la Sociedad Geográfica de Lima en esta primera etapa de actividades oceanográficas, fue la de recoger y ordenar los datos dispersos dejados por el sabio italiano sobre sus observaciones marítimas, preparándose al efecto un cuadro (el primero de los que se publicaron seguramente en el Perú y que reproducimos en la página siguiente) de la composición química de las aguas del mar a lo largo, principalmente, de nuestras costas. Raimondi –según sabemos por el artículo que nos sirve de fuente de información– no dejó análisis de agua en forma sistemática, limitándose a señalar el peso de los compuestos formados intencionalmente para la determinación de las materias contenidas. La compilación de estos interesantes datos la llevaron a cabo Luis Carranza y Camilo N. Carrillo, elaborando un cuadro correspondiente a las aguas del mar en Arica, Chorrillos (a base de los datos que reunió Paz Soldán), La Punta, Callao, Huacho y Paita (utilizando las observaciones del doctor Santini en la corbeta italiana *Garibaldi* el 8 de abril de 1880).

En este siglo, la tribuna de la Sociedad Geográfica fue otro de los medios de expresión de su actividad oceanográfica. En ella se dieron importantes conferencias sobre aspectos del mar sustentadas por connotados hombres de ciencia del Perú y por especialistas extranjeros que visitaron el país en fechas diversas.

LOS TRABAJOS DE ANTONIO RAIMONDI, LUIS CARRANZA, CAMILO N. CARRILLO Y FEDERICO PEZET

Referidos casi todos estos trabajos a las corrientes que ingresan a nuestras aguas marinas, en conjunto representan la expresión más clara de aquella inquietud inicial que entre nosotros empezó a gestarse, sistemática y científicamente, por los estudios oceanográficos a fines del siglo pasado. Tarea precursora que posteriormente no sólo se continuaría, sino que, desde una cobertura mayor y con el adelanto tecnológico respectivo, alcanzaría declarado éxito y prestigio internacional.

ANTONIO RAIMONDI

Su multifacética actividad científica, también alcanzó el interés por indagar sobre ciertos fenómenos o aspectos de nuestro mar[4]. En 1886,

en plena madurez de su quehacer intelectual y después de algún tiempo de serena y paciente investigación –según sus propias palabras– escribió una importante monografía que en 1891 la publicó el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* bajo el título de *Fenómeno llamado 'El Pintor'*[5].

En esta monografía inconclusa, para la cual inclusive el sabio naturalista elaboró y envió un interesante cuestionario de 22 preguntas a los distintos lugares de la costa, el autor nos describe minuciosamente una serie de detalles sobre el singular fenómeno que, en forma periódica, se verificaba en el Callao y en otros puntos del litoral, entre diciembre y abril y que consistía en emanaciones fétidas de gas sulfhídrico acompañadas de cambios más o menos notables en el color del agua del mar[6]. Identificado también con el nombre de "Aguaje" entre la gente de mar, este fenómeno era más conocido con las denominaciones de "Barbero" o "Pintor del Callao" por la propiedad de "teñir de color negruzco plateado las partes de los lugares pintadas de blanco por medio del albayalde...".

El primero que hizo mención de este particular suceso –de acuerdo a la referencia de Raimondi– fue el capitán de navío de la marina británica O. Woolridge, comandante de la goleta de guerra *Spy*, quien durante su permanencia en la bahía del Callao en el verano de 1847, constató que frecuentemente venía de tierra un olor muy desagradable "que volvía la pintura blanca de los buques de un color rojo moreno". Más tarde, las referencias fueron constantes, aunque sin mayor abundamiento de información científica. El libro de Tomás J. Hutchinson, *Two years in Peru*, es el que sin duda contiene mayores detalles al respecto. Raimondi transcribe de él las tres fases del fenómeno que dicho autor pudo observar en nuestro primer puerto a mediados del siglo XIX.

Sobre la coloración roja del agua, afirma Raimondi que no constituye propiamente una fase del fenómeno "El Pintor", puesto que es debida "a bancos de infusorios que vienen de afuera y que por su abundancia hacen aparecer el agua de un color rojo de ladrillo". Asimismo, en contra de la opinión de varios contemporáneos, sostiene que durante el fenómeno no siempre se verifican los distintos cambios de color en el agua del mar "... sucediendo a veces que sólo en el período más característico, esto es, cuando hay emanaciones muy fétidas de gas sulfhídrico, toma el agua un color ligeramente blanquizco, debido a una pequeña cantidad de azufre en estado de gran división producido por la descomposición del mismo gas sulfhídrico al contacto con el aire. Tal es el caso que tuvo lugar en los últimos días



ANTONIO RAIMONDI
Sus estudios e investigaciones orientaron el quehacer científico en el Perú de la postguerra.

de abril de 1885 en que el desprendimiento de gas sulfhídrico, que caracteriza el fenómeno, no fue precedido de la coloración rojiza del agua del mar"[7]. En dicha ocasión –apunta el insigne estudioso italiano– el agua, primordialmente cerca del Muelle y Dársena, ofrecía un aspecto ligeramente opalino y estaba tan hedionda "que multitud de peces morían asfixiados tan solo con pasar por este paraje". Dicha agua se hallaba tan cargada de gas sulfhídrico que "se podía comparar con un agua mineral muy sulfurosa". En ese mismo mes de abril, Raimondi examinó la cantidad de gas sulfhídrico disuelto en el agua de mar (recogida el 28 de abril de ese año en distintos puntos de la bahía del Callao por el señor Faustino Piaggio) y obtuvo los siguientes resultados:

Gas sulfhídrico contenido en un litro de agua de mar:

Agua de la bahía del Callao	0.00874
Agua de la bahía del Callao (cerca del Muelle y Dársena) .	0.03323
Agua de la bahía del Callao (fuera del Muelle y Dársena) .	0.07431

En cuanto a la causa del extraño fenómeno, Raimondi analiza con extraordinaria precisión y base científica, cada una de las principales hipótesis emitidas, recusando aquéllas que él considera erróneas. Así, Hutchinson creía que el origen del gas sulfhídrico provenía de una acción volcánica submarina; planteamiento que nuestro personaje rechaza. Otros sostenían que "El Pintor" se debía al poco fondo de agua que tiene el puerto del Callao y a la fuerte corriente que viene a veces de norte a sur, removiendo el fondo del mar y las inmundicias del puerto; posición que también es rechazada. Habían quienes afirmaban que el fenómeno tenía lugar por la descomposición de las materias orgánicas que acarreaba el río Rímac en la época de crecientes (diciembre a abril); hipótesis que Raimondi asigna cierta validez. Por último, habían quienes sostenían que "El Pintor" se producía por la simple descomposición de las materias que derramaban en la bahía los desagües de la población; postura igualmente rechazada. Su explicación sobre el origen del fenómeno la concibe globalmente y la resume así: "El Pintor es debido a un conjunto de condiciones particulares que obran simultáneamente, no teniendo lugar dicho fenómeno en toda su fuerza si falta tan sólo una de ellas. Así, pues, si la bahía o ensenada no fuese abrigada por el lado del Sur, el agua de mar no podría empozarse y de consiguiente no se corrompería. Si faltara el río Rímac, no habría el contingente de materias orgánicas que conduce en la época de crecida y que sirve de base a las reacciones químicas que se verifican en los puntos de la bahía donde el agua está relativamente tranquila. Otra condición indispensable para el fenómeno en cues-

tión, es el calor que favorece muchísimo las reacciones y descomposición de las materias orgánicas. Por último, también la corriente marina de Humboldt juega un importante papel en la producción del Pintor"[8].

Finalmente, refiriéndose a la ubicación geográfica del fenómeno, el sabio italiano expresa, como conclusión de varios años de observación personal e indagación de personas amigas, que no sólo tiene su asiento en el Callao, sino que se presenta también en varios puntos de la costa peruana, desde Pisco hasta Paita. Por referencia de un amigo suyo, el doctor Arrigoni que radicaba en San Pedro, supo Raimondi que "El Pintor" se conocía en Pacasmayo con el nombre de "Salgaso" y que se presentaba de cuando en cuando con tanta fuerza "que el mal olor llegaba hasta San Pedro que dista de Pacasmayo legua y media". Refiere también, que hubo una ocasión que la varazón de los peces en toda la bahía y playa de Pacasmayo fue de tal magnitud, que amenazó convertirse en una epidemia; de manera que las autoridades "tuvieron que recurrir a los hacendados para que mandaran carretas y operarios para poder recoger tanto pescado en putrefacción". La faena de limpieza, a cargo de los peones chinos, duró dos días. Por otro conducto, tuvo conocimiento que durante la ocupación chilena, el mar arrojó tal cantidad de peces en la playa de Eten que para evitar el mal olor que su descomposición provocaba, fue menester que los soldados chilenos acantonados en Chiclayo "los enterraran en una zanja que se extendía desde Pimentel hasta ese puerto".

LUIS CARRANZA

Insigne fundador de la Sociedad Geográfica de Lima, ilustre médico, parlamentario brillante, sabio de gabinete y hombre de lucha, Carranza nació en Ayacucho en 1844 y murió en Lima en 1898. Graduado de médico en 1868, dedicóse en los primeros años de su vida profesional a los estudios oceanográficos, publicando en 1871 sus importantes observaciones termométricas (practicadas en Chorrillos) sobre la Corriente Peruana; con tal motivo –refiere Luis Alayza Paz Soldán– recibió cartas de Camilo Flamarión inquiriéndole información sobre algunos tópicos científicos[9]. De esta época, datan también sus investigaciones sobre los infusorios luminosos de las aguas del mar, realizadas igualmente en Chorrillos. Poco antes de 1879, hizo unos estudios sobre la climatología de nuestro litoral que figuran en su *Colección de Artículos*[10].

En lo que toca a los años que nos interesan, podemos decir que el



Jefes y oficiales de la Armada Peruana
a bordo del transporte *Constitución* a comienzos del siglo XX.

aporte de este inquieto y multifacético estudioso no fue tan significativo y cuantioso como en la década anterior. De él hemos encontrado un solo ensayo (a manera de *Informe*) que con el título de *Contracorriente marítima observada en Paita y Pacasmayo* se publicó en el *Boletín* de la Sociedad que él dirigiera[11].

Interesante desde distintos puntos de vista, este trabajo tuvo como motivación principal las lluvias diluvianas que en 1891 sorprendieron a nuestra costa y arruinaron algunas calles y ciudades del norte. Carranza estudió el fenómeno y dejó establecido como causa de él, el incremento extraordinario de la Corriente del Niño[12].

Describe cómo en verano de aquel año, se observó en la zona de Paita y Pacasmayo una corriente de norte a sur contraria a la gran corriente polar que baña permanentemente nuestro litoral; y que tal fue su magnitud que arrastró restos de grandes lagartos de Tumbes, así como troncos de árboles, hasta las playas de Pacasmayo. Determinó que el origen de dicha contracorriente se hallaba en el golfo de Guayaquil, lo cual hacía que sus aguas fueran más cálidas que las provenientes del sur. Al encontrarse ambas corrientes –concluye– se produjo el cambio climático en esa parte de nuestro territorio, con las consecuencias ya descritas.

Por otro lado, señala con gran precisión la estrecha vinculación entre los cambios de temperatura y los transtornos de las corrientes. Dice: "La coincidencia de este fenómeno con los calores extraordinarios del estío de 1891 en nuestro litoral, prueba la íntima relación que hay entre las variaciones de temperatura de su ambiente y las perturbaciones que sufren sus corrientes marítimas. Así podría explicarse hoy la causa del excesivo calor del pasado estío y la extraordinaria humedad de la atmósfera, por aquellas perturbaciones". Precisamente en esta línea es que debemos buscar el aporte de Carranza en este pequeño trabajo y no –como algunos sostienen– en "haber dado a conocer por primera vez la existencia de esta Contracorriente"; los pescadores de la zona norte, paiteños sobre todo, la conocían desde mucho tiempo atrás y con un nombre peculiar.

CAMILO N. CARRILLO

Pocos jefes de Marina como Carrillo desempeñaron en la segunda mitad del siglo pasado provechosa e intensa actividad no sólo en el ámbito naval de su incumbencia, sino también en el científico, en el político y en el de la administración pública en general[13]. Nacido en 1830 en el puerto norteño de Paita (cuna de muchos marinos célebres)

a los diecisiete años de edad ingresó como guardiamarina, obteniendo en diciembre de 1851 la clase de alférez de fragata; tres años después fue ascendido a teniente 2º. En 1860 era teniente 1º; en 1867 ascendió a capitán de fragata graduado y en 1869 a efectivo. En 1873, el Congreso le confirió la efectividad de la clase de capitán de navío.

Como marino, sin duda, su nombre está unido a las etapas más notables de la Marina de Guerra del siglo XIX. Concurrió a bordo del bergantín *Gamarra*, al bloqueo de Cobija en 1853. En el combate del Dos de Mayo su figura se destacó como comandante del monitor *Loa*, que gallarda y valientemente afrontó la acción "haciendo los últimos disparos en esa gloriosa jornada". En 1872, participó en el levantamiento de la escuadra que contribuyó al derrocamiento de los Gutiérrez. Declarada la guerra por Chile en 1879, fue nombrado Comandante de la Tercera División Naval a bordo del monitor *Manco Cápac;* en diciembre de ese mismo año comandante de las baterías de Arica y en 1881 estuvo a cargo de una batería en Miraflores.

Quienes conocieron y trataron a este culto e ilustre marino, lo describen como un hombre sencillo en su lenguaje y afable en su trato. "Usaba –dice Pedro Páez, que trabajó a sus órdenes en la Dirección de Correos– siempre la llaneza del buen tono, que inspiraba confianza respetuosa e inclinaba a la obediencia por el cariño".

Su innata vocación por la enseñanza y por los estudios científicos lo llevó a ocupar en varias oportunidades la Dirección de la Escuela Naval (1870, 74 y 77) convirtiéndose –a juicio del inglés Markham– en el "verdadero espíritu de progreso de dicha institución"; asimismo, se desempeñó como catedrático de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en las asignaturas de Astronomía y Trigonometría Esférica, sobresaliendo como lo hiciera también otro marino don Eulogio S. Saldías. Como publicista, destacó con sus trabajos e investigaciones sobre temas oceanográficos, náuticos y geográficos[14]. En 1878, presidió una comisión de oficiales científicos de la Marina que viajó a Paita (convoyada por el monitor *Huáscar*) con el objeto de observar el paso de Mercurio por el disco solar el 6 de mayo de ese año. Fue fundador y miembro conspicuo de la Sociedad Geográfica de Lima, llegando a ser su Vicepresidente. En calidad de Presidente de la Comisión de Hidrografía Oceánica –dice el contralmirante Manuel R. Nieto– solicitó al gobierno la creación de un Instituto de Ciencias Marinas[15]. Falleció en Lima a la edad de setenta años.

Respecto al tema específico de la Oceanografía, el aporte de Carrillo lo encontramos en su memorable *Disertación sobre las corrientes oceánicas y estudios de la Corriente Peruana o de Humboldt* leída el 27 de

mayo de 1892 en el salón de actos de la Sociedad Geográfica de Lima y publicada el mismo año[16]. Evidentemente, por la amplitud y novedad de los temas que aborda se trata del estudio más serio, erudito y documentado de todos aquellos que se escribieron en el Perú y en el extranjero durante esos años, convirtiéndose en un magnífico punto de partida para las investigaciones posteriores, muchas de las que refrendan sus planteamientos en las apreciaciones científicas postuladas por nuestro personaje[17]. Comprende los siguientes grandes tópicos: *Clima, temperatura y sondaje de las corrientes oceánicas; Las dos grandes corrientes oceánicas: Gulf Stream y Humboldt; Contracorriente; Acción propia de la corriente sobre el clima del litoral. Vientos en el litoral del Perú. Fosforescencia del mar y agua coloreada.*

Inicia Carrillo su *Disertación* definiendo la corriente marítima y esbozando lo que él consideraba una clasificación primaria: corrientes de superficie y corrientes submarinas. Igualmente, señala y explica, aunque advierte que son muy complejas, las causas de las corrientes marinas, agrupándolas así: acción combinada del movimiento rotatorio de la tierra con la distribución irregular del calor solar, vientos, mareas y desigual densidad de las aguas del mar. Inmediatamente, describe el fenómeno que se produce cuando se encuentran dos corrientes de más o menos caudal, detallando sus consecuencias.

En otro momento, al hablar del efecto de la temperatura de las aguas del océano sobre el clima de los continentes, que él conceptúa decisiva y trascendente, dice: "Sin la temperatura cálida de las aguas del Gulf Stream, el clima del norte de Europa sería mucho más frío; y asimismo, si el ambiente de nuestro litoral no estuviese constantemente refrescado por su contacto con las aguas frías que vienen del Polo Antártico, arrastradas por la corriente Humboldt y por los vientos que soplan del mar, la costa del Perú, tan escasa en lluvias, se transformaría en otro desierto de Sahara y la vida sería casi imposible". Según su idea, las corrientes y los vientos oceánicos (en menor escala) son los verdaderos reguladores de los climas del globo.

Reseña las principales observaciones termométricas que se han hecho en las aguas del océano Pacífico (Humboldt, Duperry, Du Petit Thouars, etc.) y en las de los otros océanos (Thomas Clark Ross, James Ross, Sabine, Scoresby, etc.), concluyendo que el termómetro es el "instrumento más seguro para el estudio de la dirección de las corrientes, así como para conocer su anchura y profundidad".

Luego hace una minuciosa e interesante comparación entre las corrientes de "Gulf Stream" (la más famosa del hemisferio boreal) y la de "Humboldt" (la más importante del hemisferio austral) señalando

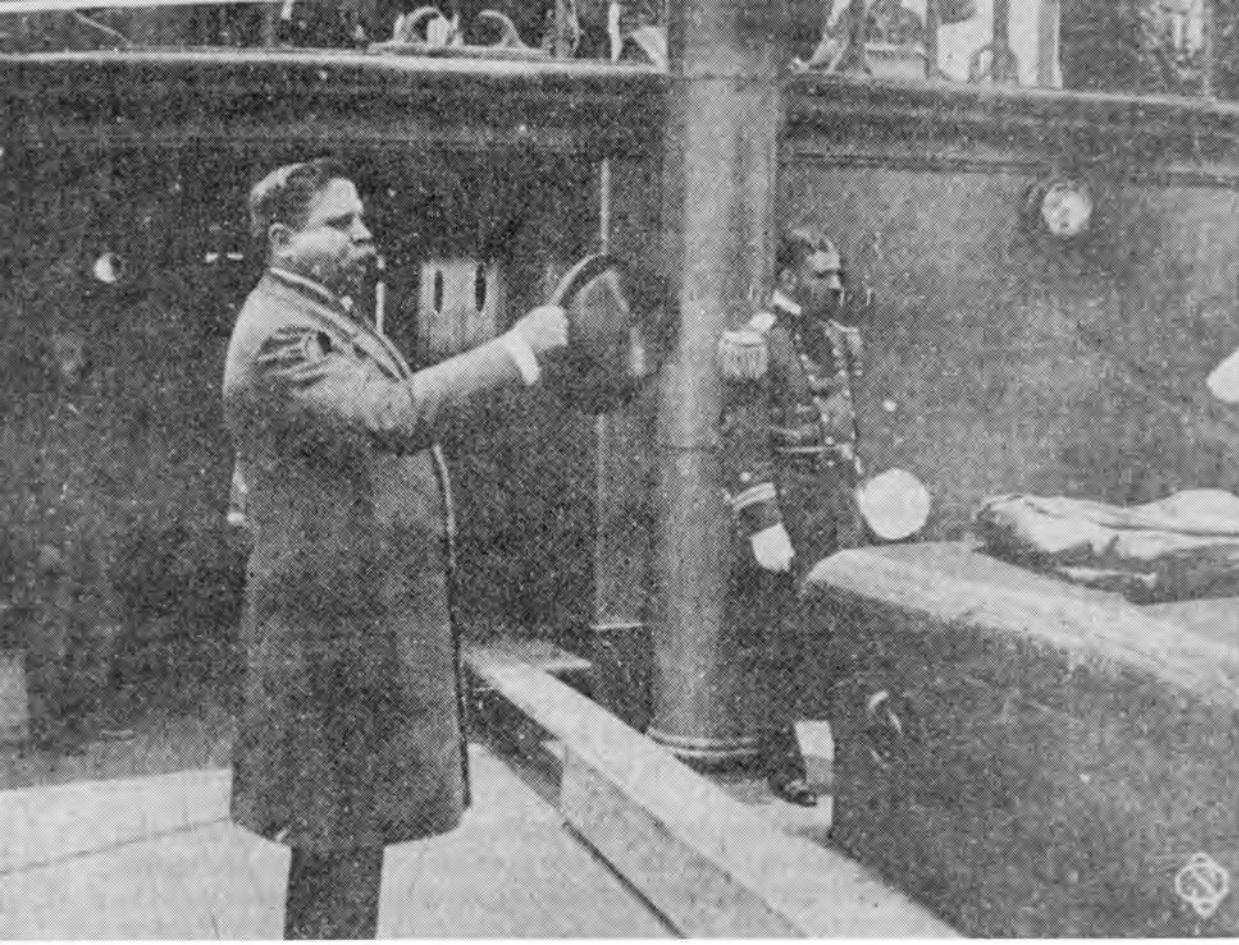
sus diversas características e influencias en cada medio. Sobre la segunda, resultan de gran valor las consideraciones oceanográficas e históricas que formula con extraordinaria precisión científica. Señala, con reveladores datos en la mano, la poderosa influencia perturbadora que sobre nuestro clima ejerce la mencionada corriente; de igual manera, advierte la ausencia de precisión en algunos detalles de vital importancia para su cabal conocimiento. Dice: "Si tan incompletos son los datos que hasta hoy poseemos respecto a la profundidad media de la corriente Humboldt, más deficientes son aún los que se refieren al relieve de su lecho".

En torno a la "Contracorriente" o "Corriente del Niño", la información de Carrillo es igualmente útil. Identifica su origen (Golfo de Guayaquil) y describe su dirección, contraponiéndola a la que proviene del sur, de naturaleza completamente distinta. Sobre su presencia en nuestro litoral y sobre su causa, afirma resueltamente: "Esta contracorriente es muy poco sensible por su velocidad y no puede ser resultado de los vientos del Norte como lo suponen algunos marinos...". Históricamente refiere que fue M. Lartigue, a bordo de la fragata francesa *La Clorinde*, el primero que anunció esta contracorriente hacia el sur muy pegada a la tierra.

De los vientos hace una detallada descripción de la dirección, frecuencia e intensidad; así como una reseña de los principales estudios sobre las corrientes que soplan en nuestra costa.

Acerca del fenómeno de "El Pintor", estudiado como ya se dijo en 1885 por Raimondi, encontramos el pensamiento de Carrillo sintetizado en la siguiente original e interesante declaración: "Al examinar esta agua con un lente de muy poca fuerza, he notado ciertos filamentos unidos como los que forman una tela de araña, teniendo adheridos unos glóbulos del mismo color ocre. El agua despositada en un vaso de cristal tenía un color rojizo. A mi juicio son huevos que depositan los peces en esa época, y que siguen en su período de incubación el camino de la corriente. La fuerza del sol durante el verano hace fermentar estos huevos y acaso otros cuerpos orgánicos que los acompañan y producen el fenómeno en cuestión. Esta descomposición del agua del mar se comunica a la atmósfera, y ocasiona la fetidez de que se han ocupado Raimondi y algunas otras personas".

Al concluir su Disertación, el marino paiteño expresó una verdad que resume nítidamente el estado de la oceanografía antes de aquel año de 1892: "Si en este cuadro de los fenómenos oceánicos hay algún vacío, no debe atribuirse sino a la falta de datos con que he tropezado al ocuparme de una zona marítima que, como la nuestra, no ha sido



PEDRO E. MUÑIZ
Ministro de Guerra y Marina a bordo del *Iquitos*.
Lo acompaña el oficial Ernesto Caballero y Lastres.

aún bien estudiada; lo que, por otra parte no es extraño, porque sólo desde ahora pocos años se ha despertado el ardor por las investigaciones y estudios de oceanografía local; pues aun las que se refieren a los fenómenos pelágicos generales, no han sido impulsadas sino en estos últimos tiempos".

FEDERICO A. PEZET

Militar, periodista, diplomático y hombre de negocios, nació en Londres cuando su padre desempeñábase como encargado de negocios del Perú. Fue combatiente en la guerra de 1879. Desde 1886 y hasta los primeros años del presente siglo, fue cónsul y representante diplomático del Perú en varios países de este continente y de Europa.

Al celebrarse en 1895 el VI Congreso Geográfico Internacional en Londres, la Sociedad Geográfica de Lima lo nombró su delegado; en esa condición pronunció un discurso sobre la contra-corriente "El Niño", en la costa norte del Perú cuya intención –según su propio testimonio– era dar a conocer a los geógrafos asistentes la influencia de dicha contracorriente "en las condiciones climatológicas del litoral norteño del Perú"[18].

Sin mayor aporte sustancial a lo ya conocido, el mérito de Pezet con este trabajo está en haber divulgado la existencia de dicho fenómeno entre los especialistas congregados en aquel certamen y haber logrado en ellos una toma de conciencia sobre el significado de la influencia de aquel fenómeno en nuestro medio. Por lo demás, es una bien lograda síntesis de los trabajos de Carranza, Carrillo y Víctor Eguiguren. Hace una reseña de los navegantes que observaron esta contracorriente y de los marinos que la incluyen en sus *Derroteros:* Lartigue, Ray, Fitz Roy, Findlay y Aurelio García y García. De cada uno, transcribe determinados párrafos explicando el origen, la dirección y la periodicidad del fenómeno.

Culminó su Disertación reclamando la puesta en práctica de adecuados y definitivos estudios, reconocimientos y observaciones, con la mira de llegar "al fondo de la cuestión y descubrir cuanto tenga relación con esta contracorriente y con la influencia que ejerce en las regiones donde más se hace sentir su acción". Subrayó, asimismo, la perentoria necesidad de conocer científicamente: 1º Su extensión, volumen y temperatura; 2º Su punto de culminación y 3º si se trata siempre de una corriente superficial o si en cierta latitud se torna en corriente submarina.

NOTAS AL CAPITULO XV

1. Cabe advertir que en este volumen sólo consideramos los trabajos que dichos estudiosos prepararon en los años que corresponden a nuestra época (1884-1906); el caso por ejemplo de Carranza y de Raimondi que escribieron con anterioridad notables monografías sobre el tema, no los incluimos ni comentamos. De ellos solamente hacemos breves referencias en las notas al final del capítulo.
2. Véase el interesante artículo *La Sociedad Geográfica de Lima y el estudio del Océano Pacífico*, publicado en el tomo LXIII de su *Boletín* correspondiente al año 1946, pp. 30-33. De él tomamos las referencias principales para el desarrollo de este punto.
3. *Ibídem*, p. 32.
4. Son notables, por ejemplo, los ensayos que en 1882 escribiera sobre *Geografía Física* (donde describe magistralmente el mar peruano), *Islas, islotes y rocas del Perú* y *Bahías y Puntas* que se encontraron entre sus manuscritos y que fueron publicados en el Tomo VII del *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* correspondiente al año 1897, pp. 241-278; 278-289 y 289-310, respectivamente. Por no corresponder a nuestro período, no los incluimos en el presente capítulo.
5. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1891, T. I, pp. 19-28. Posteriormente, se publicaron dos excelentes trabajos ampliando y actualizando lo expresado por Raimondi. El uno de José A. de Lavalle y García *La Contracorriente ecuatorial como causa determinante del fenómeno marino conocido con el nombre de 'Aguaje'*. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1917, T. XXXIII, pp. 313-330. El otro de Germán Stiglich *El fenómeno marítimo del Aguaje*. En: *Boletín de la Compañía Administradora del Guano*. Lima, 1931, vol. 1.
6. Preguntando a los pescadores sobre la aparición de este fenómeno, respondieron a Raimondi que se hacía presente sólo "cuando la mar se hallaba enferma". *Ibídem*, p. 21.
7. *Ibídem*, p. 22.
8. *Ibídem*, pp. 27-28.
9. Discurso del doctor Luis Alayza Paz Soldán, a nombre de la Sociedad Geográfica de Lima, con ocasión de celebrarse el centenario del nacimiento de Carranza. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1944, T. LXI, pp. 99-105. Alayza hace un interesante paralelo entre Hipólito Unánue y nuestro personaje, encontrando rasgos y acciones afines.
10. Importa subrayar que al emprender estos estudios, Carranza prescindió intencionalmente de datos u observaciones extrañas que no fueran indispensables para comprobar la exactitud de los suyos. Entre los tópicos desarrollados podemos citar los siguientes: La costa del Perú y algunas singularidades de su clima; La cordillera; La Corriente Polar Antártica; La ausencia de lluvias en nuestra costa, etc.

11. Cfr. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Lima, 1891, T. I, pp. 344-345.
12. Llamada así de antiguo por los pescadores de Paita, sin duda porque ella se hacía más visible y palpable después de la Pascua de Navidad.
13. Cfr. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl... *Marinos Piuranos: Camilo N. Carrillo Martínez.* En: *El Comercio.* Lima, 1º de febrero de 1979, p. 2.
14. Sobresalen los siguientes: *Informe sobre la diferencia de los meridianos del Callao, Pisco y Tambo de Mora que presentó el Teniente de Marina francés Le Clerk.* Lima, 1871; *Plan de señales para el uso de la Marina peruana arreglado por los Capitanes de Navío graduados Camilo Carrillo y Juan Pardo de Zela y mandado observar por supremo decreto de 12 de diciembre de 1871.* Lima, 1872; *Guía alfabética de los pueblos del Perú.* Lima, 1895; etc.
15. NIETO, Manuel R... *Humboldt y la Corriente del Perú.* En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Lima, 1959, T. LXXVI, pp. 15-31.
16. Cfr. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Lima, 1892, T. II, pp. 15-31.
17. A lo largo del texto, Carrillo hace uso de un riguroso aparato crítico con las referencias bibliográficas del caso; cita a expertos marinos como Maury, Ross, Fitz Roy, Colnet, Findlay, Belcher, Lütke, Wilkes, etc. con amplios y conocidos estudios oceanográficos. De igual forma, incluye una relación de los *Derroteros* más importantes hasta ese momento confeccionados.
18. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima.* Lima, 1896, T. V, pp. 457-461.

Capítulo XVI

EL PERU HACIA 1906: ALGUNOS ASPECTOS DE LA VIDA ECONOMICA, COMERCIAL Y SOCIAL DEL PERIODO

A. ECONOMIA

LA EXPLOTACION DEL CAUCHO

En un serio y reputado informe de comienzos de este siglo, el ingeniero peruano Jorge von Hassel, gran conocedor de la zona selvática, sintetizó el pensamiento de la época, respecto a la ubicación geográfica de este producto, con la siguiente afirmación: "Toda la parte oriental del Perú, partiendo de los Andes hacia el Atlántico, y siguiendo el curso del Amazonas y sus afluentes, puede llamarse el país de la goma. En esta vasta región se hallan las diferentes familias de la planta que produce el oro negro u oro prieto, como llaman los caucheros al producto de sus labores"[1].

Por su parte, refiriéndose a la incidencia del caucho en la economía de Iquitos, el cónsul Cazes escribió en 1903: "La industria aquí todavía continúa centralizada completamente en el caucho, que constituye la única explotación de alguna importancia y mantiene íntegramente a este departamento. Mientras la escasez actual de mano de obra continúe y el caucho ofrezca perspectivas de ganar mayores utilidades, es casi imposible interesar a los trabajadores en cualquier otra industria"[2].

Ambas afirmaciones nos permiten tener una idea aproximada tanto del radio de acción de la explotación de este recurso, como de su decisiva influencia en la economía de Loreto.

En nuestro medio se dio la denominación genérica de caucho o de goma elástica a dos productos diferentes: el caucho propiamente dicho y el jebe o shiringa[3]. El primero, provenía del árbol comúnmente llamado cauchero del género castillo y producía una goma elástica de calidad notoriamente inferior al jebe. Para explotarlo –afirma Hassel en otro excelente, aunque olvidado trabajo– estos árboles eran derribados porque se creía que ése era el mejor sistema para que la corteza derramara todo el jugo lechoso que contenía en sus vasos[4]. La leche era cuajada por medio de una preparación compuesta de una especie de bejuco llamada vetilla a la cual se agregaba jabón; de esta combinación salía el llamado "caucho en planchas". El sernambi de caucho se formaba por los residuos que se coagulaban en las cisuras del árbol cauchero y se le extraía en forma de cintas con las cuales se formaban bolas.

El auge de la explotación o producción de caucho peruano empezó en 1882 (por acción del ciudadano colombiano residente en Iquitos, Manuel Montero) y aumentó significativamente en los años siguientes, para llegar a ser en 1897 el 9.3% del total de las exportaciones del país[5]. Este incremento –según lo revelan estadísticas de diversas fuentes– fue mayor a principios del presente siglo: 11% en 1903, 16% en 1904-1906, 21% en 1907 y 18% en 1910. De esta forma y por varios lustros, el caucho se constituyó en el principal producto de exportación de nuestra amazonía.

Sin embargo, durante la etapa que subsistió su explotación, encontramos en determinados años cifras que denotan un considerable descenso en su producción; los testimonios nos hablan de una razón fundamental: la explotación incesante, desordenada y destructiva de que fue objeto (como ocurrió en los ríos Amazonas, Ucayali, Marañón, Yavarí, el Alto Purús y el Alto Yurúa). El 16 de mayo de 1905, la Cámara de Comercio de Iquitos remitió al Supremo Gobierno un pormenorizado informe dando cuenta de esta irregular situación. Decía: "Hasta aquí, nuestra administración pública no ha sido previsora, ni se ha preocupado de asegurar como debiera, de un modo permanente, el porvenir de esta zona que, a no dudarlo, se halla vinculado a la existencia y mayor propagación de los árboles productores de la goma elástica, en todas sus variedades; y así su principal riqueza, el caucho, desde 1894, ha desaparecido de las inmediaciones de Iquitos y de las riberas de los principales ríos navegables de Loreto,

en diez años que se han llevado de explotación de esa sustancia; y el jebe tiende a desaparecer, por falta de una reglamentación conveniente en cuanto a su beneficio, fomentando la reproducción de los árboles que lo producen, mediante el cultivo de la goma elástica, y dando reglas para su corte y extracción, evitando el gusano que penetra por el corte de las plantas, castigando con todo rigor la tala y destrucción inconsciente de tan precioso árbol...".

Una razón secundaria en el descenso de la producción del caucho, la hallamos en la emigración de los caucheros a zonas brasileñas (impulsados por los atractivos salariales). Según refiere Heraclio Bonilla en un excelente estudio, el año 1914 marca la desaparición del caucho del cuadro de las exportaciones peruanas. Situación debida a tres factores: las lluvias, la depresión internacional y la guerra peruano-ecuatoriana. A ellos debe agregarse otra circunstancia coyuntural muy importante: la competencia del caucho producido en las Indias Orientales[6].

En cuanto a su cotización, igualmente no se mantuvo un precio estándar; variaba de acuerdo a los mecanismos establecidos en el mercado de consumo, europeo sobre todo (Inglaterra y Francia). En 1898, el precio de una arroba de 15 kilos podía calcularse en 30 soles; mientras que por el jebe a 50 soles. El valor total correspondiente a todos los tipos durante aquel año, fue de 202,916 libras (829,935 kilos)[7]. Bonilla recoge un dato adicional interesante: en el año 1904 se exportaron por el puerto de Iquitos 2'160,240 kilos de caucho; el destino de este volumen fue el siguiente:

Gran Bretaña	1'158,742	kilos	53%
Francia	654,531	"	30
Brasil	166,318	"	7
Alemania	128,615	"	5
Estados Unidos	52,214	"	2

Hubo años en que la cotización alcanzó niveles verdaderamente excepcionales, favoreciendo la producción. Ello ocasionó que fortunas inmensas fueran amasadas en la selva.

Internamente, el circuito de explotación y comercialización del caucho operaba bajo una modalidad sencilla y asombrosamente ágil. Intervenían los siguientes elementos: el peón (encargado de la extracción)[8]; el patrón (comerciante o cauchero que se encargaba de reclutar a los peones)[9]; y las casas habilitadoras (por lo común administradas por peruanos, aunque solventadas por capital extranjero; se encargaban de proporcionar las mercaderías, el dinero y por lo general hasta la movilidad)[10]. Los peones eran generalmente indios o mestizos; su

Exportaciones totales de la selva que salieron por Pará 1836-1887

Años	Total Exportación Libras	Tons.*
1836	416,295	189
1837	624,624	283
1838	535,986	243
1839	861,894	391
1840	854,172	387
1841	746,328	339
1842	594,792	270
1843	748,473	340
1844	992,673	450
1845	1'235,223	560
1846	1'482,195	672
1847	1'374,318	623
1848	1'982,475	899
1849	2'152,392	976
1850	3'226,410	1,463
1851	3'480,510	1,578
1852	3'592,446	1,629
1853	5'207,092	2,361
1854	5'974,320	2,697
1855	4'833,279	2,192
1856	4'192,584	1,901
1857	3'979,173	1,805
1858	3'839,682	1,741
1859	5'883,108	2,668
1860	5'879,478	2,666
1861	5'532,186	2,509
1862	7'381,836	3,348
1863	9'676,678	4,388
1864	7'624,881	3,458
1865	7'800,870	3,538
1866	11'957,198	5,923
1867	12'818,964	5,813
1868	12'432,761	5,638
1869	12'926,509	5,862
1870	14'523,577	6,586
1871	14'883,866	6,750
1872	18'078,570	8,199
1873	19'341,005	8,771
1874	16'974,408	7,698
1875	17'005,972	7,712
1876	17'400,148	7,891
1877	20'273,825	9,194
1878	20'302,871	9,207
1879	22'300,117	10,113
1880	19'904,691	8,659
1881	19'145,552	8,683
1882	22'159,542	10,049
1883	17'202,766	7,801
1884	24'657,600	11,182
1885	25'920,400	11,755
1886	27'918,000	12,661
1887	29'458,000	13,359

* La columna de Tons. se ha calculado en base al siguiente dato: 1 ton. = 2,204.6 libras.

(PEARSON, H., *The Rubber Centry of the Amazon*, N. Y., 1911, pp. 214-215. Citado por Guido Pennano: *La economía del caucho*. Lima, 1988).

Exportaciones de jebe y caucho de la zona amazónica que salieron por el puerto de Pará sin distingo de país de procedencia 1888-1910

Años	Exportación Jebe		Exportación Caucho	
	(Libras)	(Tons.)*	(Libras)	(Tons.)*
1888	30'701,350	13,926	2'323,116	1,054
1889	33'094,083	15,011	1'863,031	845
1890	33'947,463	15,398	2'121,363	962
1891	36'654,101	16,626	2'482,590	1,126
1892	37'738,681	17,118	2'981,132	1,352
1893	39'473,626	17,905	2'612,812	1,185
1894	39'940,822	18,117	2'901,292	1,316
1895	42'092,752	19,093	3'600,326	1,633
1896	43'697,417	19,820	3'826,706	1,736
1897	45'019,282	20,421	4'560,627	2,069
1898	43'877,636	19,903	4'322,179	1,961
1899	50'368,083	22,847	5'577,937	2,530
1900	52'793,538	23,947	6'053,520	2,746
1901	57'918,540	26,272	8'720,556	3,956
1902	55'790,687	25,306	7'018,829	3,184
1903	59'145,050	26,828	9'263,822	4,202
1904	57'640,396	26,146	9'776,704	4,435
1905	60'403,160	27,399	13'223,994	5,998
1906	62'560,813	28,377	13'928,248	6,318
1907	66'789,166	30,295	15'741,968	7,141
1908	67'389,821	30,568	16'349,551	7,371
1909	68'522,657	31,081	18'272,190	8,288
1910	36'999,965	16,783	12'940,767	5,870

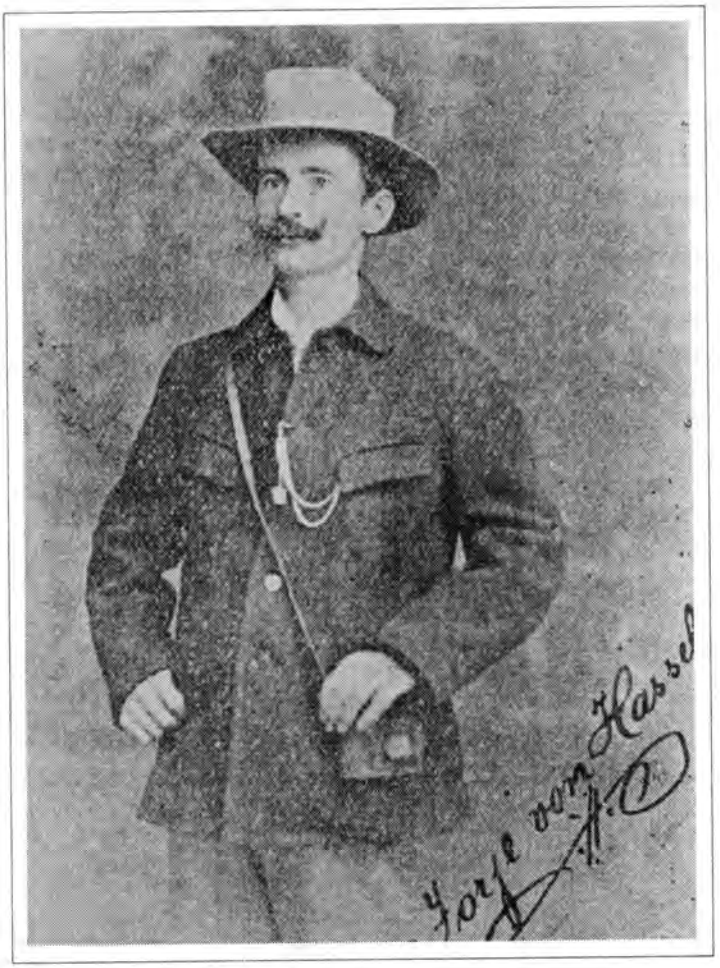
* Los datos en Tons. han sido estimados por Guido Pennano.

(PEARSON, H., *Op. cit.*, p. 215. Citado por Guido Pennano: *La Economía...*, p. 103).

capacidad individual en esta actividad resulta difícil precisarla. "Con condiciones medianamente favorables –nos dice el citado Hassel– el peón podía sacar en un año, sin contar el tiempo de viaje a la región del caucho, de 150 a 300 arrobas". Los grandes patrones (comúnmente costeños) a veces contaban con varios cientos de peones distribuidos en los puntos más lejanos de la zona bajo su explotación. Respecto a las casas comerciales establecidas en Iquitos, no eran otra cosa "que meras agencias de otras más importantes y cuya sede era Europa". El centro de estas operaciones era Iquitos, cuya población –comenta Bonilla– se veía aumentada considerablemente en los meses de marzo y mayo correspondientes a los preámbulos de la explotación del caucho. Las transacciones o arreglos muchas veces se establecían sin más contrato ni documento que la buena fe del favorecido. Sobre este curioso modo de obrar, encontramos el siguiente testimonio: "Ningún comercio en el mundo es más confiado que el de Iquitos. Basta que un hombre posea cuatro o cinco, o más peones, para que cualesquiera casa le habilite con una factura de mercaderías y un préstamo de dinero. Para nada se tiene en cuenta la nacionalidad, ni los antecedentes del individuo. Y cosa rara: los fraudes no son comunes"[11].

La economía de la región se centraba, pues, en Iquitos y todos los bienes de consumo no producidos localmente eran importados del exterior (la industria virtualmente no generaba ningún comercio interno en el Perú). De esta manera, el pueblo poseía una élite comercial, hermosas construcciones y una economía en expansión. Se hicieron –como queda dicho– grandes fortunas, muchas de las cuales parecen haberse dirigido al consumo de bienes de lujo importados (cuyos precios en Iquitos a menudo eran absurdamente altos) o haber sido enviadas al extranjero. El negocio bancario estaba en manos del Commercial Bank of Spanish America, una empresa inglesa que no tenía otros intereses en el país.

El interés en la industria del caucho por parte del gobierno peruano –afirma Basadre– empezó a fines de la década de 1890, cuando Perú y Brasil hicieron un esfuerzo conjunto para terminar con las exportaciones ilegales del caucho. En 1898, se dictó una ley para controlar el desarrollo de la industria. El gobierno otorgaba concesiones bajo la condición de que se pagara una pequeña renta, así como regalías por el caucho producido. Asimismo, se prohibió la tala de árboles para obtener caucho. Bajo la nueva ley, durante la década de 1900, se establecieron nuevas empresas de las que, probablemente, las dos más importantes eran: la Inca Rubber Company (vinculada a las actividades de la empresa norteamericana Inca Mining Company en la explo-



JORGE VON HASSEL
Connotado estudioso y explorador de nuestra región amazónica.

Exportaciones bolivianas de jebe y caucho consignadas en el puerto de Iquitos: 1890-1899

Total Exportaciones			Total Exportaciones		
Años	Libras	Tons.*	Años	Libras	Tons.*
1890	646,800	293	1900	7'691,728	3,488
1891	759,000	344	1901	7'263,138	3,457
1892	799,480	363	1902	4'186,585	1,899
1893	868,600	394	1903	2'906,274	1,318
1894	1'391,500	631	1904	3'456,481	1,567
1895	1'804,902	819	1905	3'720,908	1,687
1896	2'509,566	1,138	1906	4'245,138	1,925
1897	3'683,295	1,670	1907	3'606,664	1,636
1898	6'943,100	3,149	1908	4'027,128	1,826
1899	4'708,000	2,135	1909	6'715,399	3,045

Exportaciones peruanas de caucho y jebe embarcadas y consignadas en Iquitos: 1900-1909

Exportación Total		
Años	(Libras)	(Tons.)*
1900	2'019,851	916
1901	2'552,686	1,158
1902	3'104,114	1,408
1903	4'528,625	2,054
1904	4'017,193	1,822
1905	5'166,110	2,343
1906	5'747,625	2,607
1907	6'903,237	3,131
1908	6'781,573	3,076
1909	6'086,375	2,761

* Estimados de Guido Pennano.

(PEARSON, H., *Op. cit.*, p. 215. Citado por Guido Pennano: *La Economía...*, p. 104).

tación de oro en Madre de Dios) y la Peruvian Amazon Company.

Por mucho tiempo, la exportación del caucho –según el informe del ingeniero Huberto Arce– se hizo mediante dos compañías extranjeras, cuyas naves llegaban hasta el propio puerto de Iquitos. Una, la Booth y Cía. (inglesa) operaba con los vapores *Huáscar, Ucayali, Napo, Bolívar* y *Yavarí;* la otra, la Amazonas (brasileña) lo hacía con los vapores *Paes de Carballo* y *Joao Alfredo*[12]. En cambio, el tráfico en los diferentes ríos recolectores de caucho se efectuaba en lanchas y canoas nacionales, principalmente, de propiedad de las casas habilitadoras. La pugna entre ellas, sobre todo en los primeros años de este siglo, fue manifiesta y, en ciertos casos, perjudicial. Sobre esto, el citado cónsul inglés Cazes escribió en 1906: "La competencia en los ríos es particularmente aguda, y existen razones para creer que muchos propietarios están movilizando sus botes con pérdida. El número de embarcaciones que realizan este comercio es mayor que el justificado por los requerimientos, y es más que probable que algunas de las firmas más pequeñas se encontrarán con dificultades financieras en el futuro próximo"[13].

En estas lanchas –según refiere Hassel– el peón era conducido hasta donde terminaba la navegación a vapor; luego se transbordaba a las canoas "con su mujer, sus hijos y todas sus riquezas, entre las que eran parte principal el rifle, la escopeta, la máquina de coser y el acordeón...". Los hombres con largos palos o tanganas impulsaban la canoa río arriba; uno de ellos sentado en popa con un remo hacía de timonel, "servicio en el que muchas veces era sustituido por una mujer". De esta manera, penetraba hasta los más remotos confines de la inmensa llanura amazónica.

Aspecto interesante del asunto que encabeza este parágrafo, lo constituye sin duda la vida y el quehacer cotidiano del peón caucheró[14]. Con un estilo de vida esencialmente nómade (contrariamente al shiringuero), al principio se le reclutó entre los loretanos nacidos en la región fluvial cercana; luego, entre los inmigrantes de la zona de Moyobamba, Chachapoyas, Lamas, Tarapoto, etc.; después entre los indios de la región amazónica más apartada y, por último, entre los extranjeros de diferente nacionalidad, de preferencia brasileños[15]. Valiente y arrojado en extremo, el peón cauchero estaba más sujeto al azar que el shiringuero; muchas veces se internaba al bosque virgen y salía a fin de año "sin haber costeado ni sus gastos", según lo revela el tantas veces citado Hassel. Pero cuando la utilidad o ganancia era significativa, igualmente la derrochaba sin reparo alguno. "El cauchero –decía el ex prefecto Hildebrando Fuentes– ávido de placeres, recibe el dinero con una mano y generalmente lo derrocha con la otra;

Fundos gomeros de las márgenes del Amazonas que existían en el año de 1904

Nombres de Fundos	Entradas	Propietarios
Santa Isabel	8	Alcibiades Alvarez
San Juan	4	Lozada y Cía.
Colombia	28	Lozada y Cía.
Porvenir	14	Lozada y Cía.
San José	15	Lozada y Cía.
San Gabriel	20	Gabriel López
Boya Huasú	20	Gabriel López
Bufeo	6	Gabriel López
Ampi-Yacu	6	Gabriel López
Lago de Serra	10	Luis Ramos
Quebrada-Yacarité	55	A. J. Greenshielde
Santa Ana	18	A. J. Greenshielde
Quebrada Atacuari	179	Manuel Pinedo Santillán
Isla de Cacao	14	Antero Rodríguez
Boca Isla	2	Antero Rodríguez
Quebrada-Yacarité	20	Pasión Charpentier
Loreto Yacu	5	Pasión Charpentier
Repartimiento	7	Catalino Villacorta
Bufeo	6	Eduardo Sifuentes
Quebrada Yacarité	2	Emilio Villacorta
Cuchillo Cocha	4	Abel del Risco
Boya Huasú	6	Abel del Risco
Pichunga	26	Demetrio Sáenz
Quebrada Loreto Yacu	11	Pascual García
Yacarité	6	Andrés Torres
Atacuari	10	Vicente T. Torres
Cajahuicuma	54	Samuel Matute
Cahahuicuma y Chirote	6	Rosa C. de Matute
Laguna de Pacota	4	Rosa C. de Matute
Quebrada Boya Huasú	4	Manuel Acosta
San Pablo	4	Josefina Pinche
Mata Huayo	30	Pío E. Arosgoitia
Cano de Huapapa	5	Pío E. Arosgoitia
Quebrada Pichuma	12	Isaac Arcentales
Quebrada Pichuma	7	Fructuoso Vásquez
Soco	11	Fructuoso Vásquez
Quebrada-Yacarité	13	Eliseo Ríos
Lago Caballo Cocha	10	Ezequiel Dávila
Quebrada Erené	12	Manuel F. Dos Santos
Quebrada Erené	2	Antonio Martínez
Cahuiche	3	Manuel Amordivino
Cayarú	54	Juan A. Maleiros

(CONTINUA...)

(PENNANO, Guido... *La economía...*, pp. 173-174).

Nombres de Fundos	Entradas	Propietarios
Achual Muyuna	6	Celestino L. de Alván
Soledad	7	Guillermo Meléndez
Lago de Tarapoto	20	Guillermo Meléndez
Loreto Yacu	13	Guillermo Meléndez
Pichuma	10	Guillermo Meléndez
Bufeo	19	Guillermo Meléndez
Lago Caballo Cocha	4	Ponciano Sánchez
Mahuá	9	Ponciano Sánchez
Quebrada Yapa Yacu	15	Ponciano Sánchez
Atacuari	13	Ponciano Sánchez
Huasú	16	Ponciano Sánchez
Lago Soco	12	Ponciano Sánchez
Loreto Yacu	23	Ponciano Sánchez
Garapé Pichuma	4	Ponciano Sánchez
Hamaca Yacu	5	Ponciano Sánchez
Quebrada Yacarité	6	José R. Eléspuru
Ica	2	José R. Eléspuru
Atacuari	41	Ruiz y Chamorro
Yacarité	2	Manuel P. Santillán
Pachía	8	Agustín Guerrero Hnos.
Quebrada Atacuari	5	Agustín Guerrero Hnos.
Atacuari	5	Agustín Guerrero Hnos.
Erené	12	Francisco L. de Acosta
Camboa	2	Calixto Macedo
Cayarú y Camboa	30	Octavio Rodríguez
Quebrada Yacarité	14	Calixto Flores
Canchi	2	Antonio P. de Souza
Canchi	2	N.N. de Souza
Canchi	7	Manuel F. de Souza
Cojocomillo	33	Ruíz A. Ramírez
Cocha de Tabatinga	8	Florentino Macedo
Coáocomillo	4	Leoncio Macedo
Quebrada de Yacarité	6	Casimiro Panduro
Quebrada de Yacarité	6	José C. Bustos
Peruate	120	Pablo Reátegui
Cocha de San Pablo	8	Pablo Reátegui
Quebrada Loreto Yacu	14	Emilio Malaverri
Atacuari	12	Manuel P. Santillán
Loreto-Yacu	14	Manuel Meléndez
Quebrada Erené	8	César Llerena
Pachia	3	Aniceto Góngora
Quebrada Pishuma	4	Antonio D. Suárez
Loreto Yacu	10	Trinidad Cruz
Centro del Llitá	22	Antonio López
Yacarité	6	Antonio López
Yana-Yacu	8	Antonio López
Cocha Serra	40	Antonio López
Matamata	5	Agustín Guerrero Hnos.

TOTAL: 93 fundos y 1,960 entradas.

inclinado a los goces de la mesa y de la bebida, es comúnmente jugador y enamorado como un cupido. Ahorra pocas veces, lo pierde todo casi siempre, razón por la cual son pocos los caucheros ricos y muchos los pobres"[16]. Consecuencia de esta fama, fue el estribillo que en esas remotas regiones se entonaba jactanciosamente:

La araña pica la mosca;
la mosca pica la miel
y en la plata del cauchero
va picando la mujer.

Su vida durante la etapa que duraba la estación del caucho (que coincidía con la época seca o de escasez de lluvias), transcurría en medio de una casi total orfandad y expuesto a los innumerables peligros del lugar; además, la ausencia de un reglamento que normase su quehacer, sirvió continuamente de excusa a los patrones para actuar cruelmente (en mayo de 1905, el Prefecto Hildebrando Fuentes, conjuntamente con otras personas, elaboró un proyecto de reglamento sobre contrato de locación de servicios entre el patrón y el peón, que fue sometido al gobierno central). Muchas fueron las quejas y denuncias que entonces se hicieron delatando esta inhumana condición; una de ellas fue la del oficial de nuestra Marina de Guerra, Oscar Mavila, que en 1902 escribió el siguiente juicio admonitorio: "El caucho podría considerarse fatal para el país, mientras no se sistematice 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 a Europa habrán sido regadas con la sangre de los aventureros que lo explotan; cuántas guardarán entre sus capas este único testimonio de horrorosos crímenes!"[17].

Al año siguiente, el Subprefecto de la provincia del Bajo Amazonas, Benito Lores, escribió en su *Memoria* estas enérgicas palabras: "Parece un absurdo siquiera la simple enunciación de que en pleno siglo XX exista el tráfico de carne humana; pero por doloroso que sea decirlo, es lo cierto, que en Loreto, tan monstruoso comercio se efectúa, encubierto con el nombre de "traspaso de cuentas"; y si estos curiosos traspasos se efectuaran en el interior del país, serían siempre dignos de castigo; pero lo que sorprenderá a cualquiera que no haya vivido en Loreto, causándole profundo estupor, es saber que muchos loretanos pudientes y otros que no lo son, se llevan clandestinamente a los ríos del Brasil cantidades de infelices indios, con el nombre de "personales", para ser internados después por sus nuevos patronos al fondo de las selvas vírgenes, fuera del alcance de la sociedad y donde

Exportaciones de gomas de Iquitos

Años	Kilogramos	Valor Libras
1897	1'140,523	206.047
1898	829,935	202.916
1899	n.d.	n.d.
1900	n.d.	n.d.
1901	n.d.	n.d.
1902	1'684,202	412.000
1903	1'989,985	650.000
1904	2'160,411	669.305
1905	2'349,000	1'000.000
1906	1'930,000	825.000
1907	2'896,407	n.d.
1908	2'385,152	n.d.
1909	2'522,066	n.d.
1910	2'294,191	n.d.
1911	2'018,887	n.d.
1912	2'813,964	n.d.
1913	2'349,395	n.d.
1914	1'570,188	n.d.

Exportaciones peruanas desde el puerto de Iquitos (en kilos)

Tipos de Gomas	1903	1904	1905	1906
Jebe fino	651,018	746,625	——	——
Jebe entrefino	45,294	19,242	n.d.	n.d.
Jebe débil	18,052	n.d.	n.d.	n.d.
Sernamby de jebe	266,466	300,720	——	——
Caucho	57,967	52,966	——	——
Sernamby de caucho	951,188	1'040,858	——	——
TOTAL	1'989,985	2'160,411	2'348,000	1'930,000

Tipos de Gomas	1907	1908	1909	1910
Jebe fino	n.d.	669,616	813,378	742,675
Jebe semi-fino	——	——	——	——
Sernamby de jebe	——	283,278	307,309	281,681
Caucho	——	32,744	30,440	42,505
Sernamby de caucho	——	851,209	850,637	784,960
Sernamby débil y restos	——	548,305	520,302	442,370
TOTAL	2'896,407	2'385,152	2'522,066	2'294,191

(PENNANO, Guido... *La economía...*, pp. 182-183).

Exportación de caucho a través de las Aduanas de la República. Años 1904-06

PUERTOS	1904		1905		1906	
	Kilos		Kilos		Kilos	
Paita.....	119	2	114	3	377	11
Callao.....	5,002	1,111	9,248	1,751	7,034	990
Mollendo....	27,735	6,509	36,515	6,246	47,563	9,065
Ilo.....	....	....	140	9	....	....
Puno.....	7	0.6	434	37	58	6
Agencia de aduana.....	....	....	220	20	....	....
Iquitos y Leticia.....	2,188,187	662,513.4	2,492,896	905,924	2,664,227	1,016,350
Aduana Conjunta de Breu.....	....	....	....	....	38,231	11,450
Total	2,221,050	670,136	2,539,567	913,990	2,757,490	1,037,872

(*Informes de los cónsules británicos*, vol. II, p. 170).

no existe más ley que el látigo o la bala...".

Mucho antes que ambos testigos, el padre Pallás, que recorrió la zona en 1885, testimonió lo siguiente: "Hoy el Ucayali es un hervidero de gentes, que sólo buscan el caucho... En el Pachitea este año han entrado 2000 hombres. Se calcula en 50 mil las armas de fuego que hay. No digo nada de la gran corrupción y vicios, borracheras, peleas, poligamias, etc. y de llevar a los indios a sus trabajos. A los cashibos, lorenzos y otros nativos los persiguen y cazan a balazos como monos"[18].

Esta atroz explotación a que fueron sometidos los campesinos de la selva durante el apogeo del caucho –subraya Bonilla– tuvo un testimonio evidente de rebelión: los tumultos populares en las calles de Iquitos en 1908; inclusive, el trato dado a los indígenas por la Peruvian Amazon Company en la región del río Putumayo, fue motivo de escándalo internacional en los años 1908-1912.

Finalmente, cabe destacar la enorme y trascendental labor del cauchero peruano como descubridor y explorador de esas inmensas regiones que él recorrió en el trajín diario de su intensa actividad. En efecto, por mucho tiempo ignorado en esta faceta de su vida, este trabajador de la amazonia fue indudablemente el más atrevido y eficaz de los exploradores de la jungla amazónica; intrépido por excelencia, muchos territorios hasta entonces desconocidos se integraron al seno de la nacionalidad; impertérrito ante el peligro, vastas poblaciones de regnícolas ingresaron al mundo de la civilización; patriota por antonomasia, llevó hasta el último rincón "su amada bandera". En una palabra, el cauchero se convirtió en la vanguardia de la presencia peruana en plena selva. "Por el negocio del caucho –refiere el citado padre Dionisio Ortiz– fueron más conocidas ciertas zonas interiores de la Amazonia como el Yurúa, Purús y Madre de Dios. El cauchero se introducía hasta los más apartados rincones y, gracias a él, fue mejor conocida la geografía de la selva. Esto despertó las ambiciones del Brasil y, como en años pasados, se produjeron algunos disturbios con el vecino país... Hubo caucheros que defendieron con las armas los derechos del Perú sobre ciertas zonas".

EL CONTRATO GRACE Y LA EXPLOTACION DEL GUANO

Severos e incisivos fueron los juicios que después de 1879, se lanzaron contra la administración del guano en manos extranjeras y, simultáneamente, contra los malos manejos del pasado. "La historia

del guano –decía en 1882 Luis Esteves– es la historia de las causas inmediatas de nuestra miseria, la historia vergonzosa de nuestras pasiones y la histórica razón de nuestras derrotas"[19]. Tres años después, el alemán Ernesto Middendorf pudo escribir que en las islas guaneras no existían ya sino mezquinos depósitos y el guano para el futuro sólo presentaría un interés histórico.

La explotación de este producto en los años que cubre el presente volumen, ciertamente no presenta las características ni la magnitud que tuvo en las décadas anteriores. Por un lado, muchos de los más importantes depósitos de guano fueron arrebatados por el enemigo en la nefasta contienda del Pacífico[20]; por el otro, su existencia durante esta época estuvo ligada, indirectamente, a los vaivenes del pago de la enorme y aplastante deuda externa que la Nación tuvo que afrontar por largo tiempo y cuyo arreglo los tenedores de bonos, agrupados en un comité, encargaron en julio de 1886 a Miguel P. Grace[21].

Irlandés de nacimiento, Miguel Grace era hermano menor del industrial y financista William Russel Grace, destacado representante del capitalismo británico y pionero de los grandes trusts internacionales y cuya fortuna, hecha básicamente en el Perú, estaba vinculada al guano. Los antecedentes de la misma, han sido registrados por diversos testimonios que pueden sintetizarse así: A mediados del siglo XIX llegó al Callao el joven William Russel, cuya edad era de apenas 17 años, acompañando a su padre y a otros compatriotas que, huyendo de la hambruna que azotó a su país en el bienio 1846-48, habían aceptado venir a trabajar en las tierras que en el área del Callao poseía John Gallagher, ex médico del *Beagle* y propietario del hospital de Bellavista. El proyecto de colonización fracasó. Pero mientras su padre volvía a Irlanda, el inquieto William Russel decidía quedarse en el puerto peruano a trabajar con John W. Bryce en un negocio de provisión de artículos navales que ofrecía buenas perspectivas debido al creciente número de buques guaneros que llegaban al Callao a realizar sus adquisiciones. Su innata habilidad como negociante lo hizo concebir una innovación que, puesta en práctica, le reportó excelentes dividendos: comprando un pontón, cargándolo con abastecimientos marítimos y remolcándolo a las islas Chincha logró no sólo aliviar las dificultades de transporte de los capitanes de dichos buques, sino eliminar toda competencia. El negocio prosperó rápida y enormemente, pues hay que considerar que en octubre de 1853 eran 200 las naves que esperaban turno para cargar en las mencionadas islas, lo que representaba un número aproximado de 4000 individuos; cifra que aumentó más tarde. Debido a este éxito a Grace se le dio participación

en el negocio, el mismo que quedó bajo su única responsabilidad cuando Bryce retornó a Inglaterra con una apreciable fortuna. En 1865, por razones de salud, William Russel se marchó a Nueva York dejando como reemplazo a su eficiente hermano Miguel en el negocio que al poco tiempo se denominó "Casa W.R. Grace y Cía.". Cuatro años después, William Russel compró en Nueva York, con las ganancias que había hecho en el Perú, un buque con el cual comenzó una compañía de comercio y tráfico marítimo, teniendo como sede dicha metrópoli norteamericana. Pronto extendió sus actividades a Liverpool y a las dos costas oceánicas de los Estados Unidos, dando sus buques la vuelta al Cabo de Hornos, con escalas en Chile y en el Perú. Hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX –anota Ernesto Yepes– los negocios de Grace alcanzaron otra dimensión, no sólo se había expandido geográfica y económicamente, sino que la naturaleza misma de sus actividades, se había modificado. Siguiendo el patrón de expansión del capitalismo americano, su orientación principal a partir de esos años, estuvo dirigida sobre todo a las actividades productivas directas: azúcar, minería, textil y metalurgia.

Como puede apreciarse, Miguel Grace no era un desconocido en nuestro país; su antigua vinculación con las finanzas del Perú lo convertía en un profundo conoçedor de nuestra situación económica y, si hemos de creer en lo manifestado por José M. Rodríguez, éste fue el motivo principal por el cual se le designó como portavoz del "Comité Inglés de Tenedores de Bonos de la Deuda Externa del Perú".

En octubre de 1886 –refiere Basadre en una magistral síntesis incluida en su *Historia de la República*– este agente de los tenedores de bonos británicos, presentó al gobierno de Cáceres un proyecto para relevar al Perú de toda responsabilidad en lo concerniente a la deuda externa, cuyo monto hacía ascender á más de 50'000,000 de libras esterlinas. A cambio de esa exoneración planteó: a) La entrega de los ferrocarriles del Estado con sus estaciones, material rodante y accesorios para que el comité no sólo los explotara, conservara y proveyese de material fijo, sino los prolongase y reparase, ofreciendo, además, estudiar la construcción de otras líneas más; b) el privilegio de explotar las minas de cinabrio de Santa Bárbara en Huancavelica con la obligación de Grace de construir la línea férrea Huancavelica-Ica; c) la explotación del petróleo de Piura que fuera de libre disposición; d) la liberación de todo derecho de exportación para el carbón que el comité explotara en la zona Chimbote-Huaraz-Recuay; e) el derecho de exportar el guano de los depósitos que se descubriesen o existiesen, respetando el tratado de Ancón; f) el derecho de establecer la navegación a vapor en las

vías o lagos navegables con las franquicias de la bandera nacional; g) el derecho de fundar ocho colonias distintas en Loreto, Amazonas, Huánuco, Junín y Cusco con una concesión de 450,000 hectáreas en cada caso; h) el derecho de conservar la posesión y explotación de los ferrocarriles y minas por 75 años; i) la prolongación de las concesiones sobre guano hasta que los productos de los ferrocarriles y minas en explotación rindiesen un producto neto bastante para el servicio del 5% de interés y 2% de amortización anual y hasta la total amortización de 10'000,000 de libras esterlinas; j) el derecho de recaudar las entradas de la aduana de Mollendo, mientras el guano, los ferrocarriles y las minas rindan lo bastante para el servicio del 5% y del 2% mencionados; k) una vez amortizados las 10'000,000 de libras esterlinas el gobierno tendría el 25% de participación sobre la totalidad de los productos netos de los ferrocarriles y minas si se hubiese prolongado la línea de Chimbote o del 30% en el caso de no haberse efectuado esa prolongación; l) el derecho de emitir bonos, cédulas, certificados o acciones en la forma y por la cantidad necesaria sobre la parte correspondiente al comité[22].

El proyecto fue estudiado, a solicitud del gobierno, por una comisión integrada por los conocidos juristas nacionales Aurelio Denegri, Francisco Rosas y Francisco García Calderón. El dictamen, emitido el 24 de noviembre de 1886, subrayaba los beneficios que el país obtendría con dicha propuesta[23]. Posteriormente, y antes de su aceptación oficial, los abogados fiscales emitieron dos pareceres opuestos: el 27 de enero de 1887 por Aranîbar a favor del contrato y el 5 de febrero del mismo año, por Fuentes en contra. El 19 de este segundo mes y con el voto unánime del Consejo de Ministros, el Presidente Cáceres firmó la resolución suprema aceptando, con el agregado de algunas obligaciones a los tenedores de bonos, la propuesta de Grace y sometiéndola al Congreso para su respectiva aprobación. Como Grace manifestara carecer de poderes suficientes para aceptar algunas de las condiciones establecidas en dicha resolución, ese mismo día el gobierno nacional nombró a José Araníbar (ex Ministro de Hacienda del régimen) comisionado en Europa para arribar a un arreglo definitivo. De esta forma, pues, se inició el largo y controvertido asunto del Contrato Grace que hondas y múltiples repercusiones tuvo para la vida nacional. De resultas de la negociación de Araníbar, se llegó a celebrar en Londres, el 26 de mayo de 1887, un convenio en el mismo sentido, que produjo una reclamación diplomática del gobierno chileno en cuanto que su país "no tenía más responsabilidad por la deuda del Perú que la expresamente mencionada en los artículos 4, 7 y 8 del

tratado de Ancón" (oficio de la legislación chilena en Lima de fecha 22 de setiembre de 1887)[24].

El Contrato Grace despertó vivo interés en la opinión pública interna y externa. En nuestro medio, muchos fueron los que tenazmente se opusieron a su firma y no pocos también los que desde un principio aprobaron sin dilación su contenido. "Tres años –dice Pedro Dávalos y Lisson– duró la controversia, y ni en tiempo de Dreyfus, en 1869, la opinión exhibióse más exaltada. De un lado estuvieron el Gobierno y con él la mayoría de los hombres de mayor significación política, todos juntos opinando por la aceptación de la propuesta Grace con algunas modificaciones, y sosteniendo que el Perú era deudor, y que el guano no era suficiente para cubrir nuestro pasivo. Del otro, y en ese lado estuvo la minoría nacional, estuvieron hombres que opinaron por el total y definitivo rechazo de la propuesta presentada"[25].

Entre los opositores sobresalieron José María Quimper, Carlos Paz Soldán, José Arnaldo Márquez, José M. Rodríguez y Eugenio Larrabure y Unánue. Este último, llegó a sostener que correspondía a Chile pagar la deuda peruana por cuanto que, a través del tratado de Ancón, "había pasado a poder de aquel país el territorio en el que se encontraban los principales yacimientos del salitre que motivó nuestras deudas". Esta tenaz y cerrada oposición hizo que Grace modificase su propuesta. En este segundo proyecto, el plazo de retención de los ferrocarriles se redujo a 66 años en vez de los 75 iniciales y reducía, asimismo, el monto de la emisión de bonos para la realización de las obras propuestas en el Contrato. Quimper (cabeza de la oposición) expuso sus planteamientos en un trabajo que tituló *Las propuestas de los tenedores de bonos*, publicado en 1886; por lo demás, la tribuna parlamentaria y las páginas periodísticas plasmaron su ideal en defensa de lo que él consideraba "los sagrados intereses de la Nación". Para algunos –dice Palacios Moreyra– Aranibar fue el genio maléfico, para otros condujo al país por la senda de la razón y el progreso que tenía abierta.

Las gestiones quedaron paralizadas por más de un año, en gran parte por la actitud cuestionadora y amenazante de Chile ante lo convenido. "El general Cáceres –escribió el Ministro inglés en Lima a su Cancillería– no me ocultó su recelo de que el gobierno chileno, si es muy presionado, pueda decir: 'bueno, llegaremos a un arreglo, pero nos reservamos la opción de cobrársela al Perú'. El Presidente considera que lo anterior puede ser ejecutado, bien sea mediante el retorno a Lima de los chilenos que se apoderarían de todos los recursos del

país y liquidarían al actual gobierno, bien sea ocupando las importantes provincias de Arequipa y Puno, anunciando que las retendría hasta resarcirse de los millones, lo que por cierto sería equivalente a la pérdida permanente de dichas provincias. Me rogó que pusiera a vuestra señoría al tanto de las graves dificultades en el que el Perú está envuelto, añadiendo que el país carece absolutamente de medios de defensa y por tanto está completamente sometido al arbitrio de Chile" (oficio citado por Palacios Moreyra).

A pesar de esta insultante y permanente prepotencia chilena, al fin y al cabo las negociaciones se reanudaron y dieron por resultado un Contrato suscrito en Lima en 1888 entre el Ministro de Hacienda, Antero Aspíllaga, y el conde de Donoughmore, apoderado y delegado del comité inglés.

Fue necesaria la convocatoria de cuatro legislaturas extraordinarias para que el proyecto fuera aprobado el 25 de octubre de 1889. Aun después, la oposición de Chile fue cerrada y desafiante. A los cinco días –dice el mencionado autor– el Ministro chileno en Lima acusaba al gobierno peruano porque al no hacerse en el arreglo referencia explícita al tratado de Ancón "cierra a Chile las puertas para todo avenimiento directo; lo provoca a entenderse con los acreedores del gobierno de V.E. o estimula gestiones que el Perú, más que Chile, debiera evitar". Más ominosamente aún, se pronunciaría el canciller chileno en su nota de 9 de noviembre de ese año a la legación británica en Santiago al decir que el "Perú obrará como lo estime justo y de su especial conveniencia, pero nos reservamos como es natural, declinar la responsabilidad ulterior de los hechos consumados sin nuestra asistencia". Esta conducta furiosa de Chile, obligó al ministro inglés en Lima a cablegrafiar al Foreign Office comunicándole que, para salvar el Contrato, se hacía necesaria una acción enérgica del gobierno de Su Majestad. Por eso, también, la cancillería inglesa ordenó a su representante en Santiago decir a ese gobierno que su oposición sería considerada por el de Su Majestad como una interferencia injustificada.

El resumen del Contrato puede delinearse así:

1º El Gobierno del Perú quedaba relevado de responsabilidad por los empréstitos de 1869, 1870 y 1872.

2º El Gobierno cedía a los tenedores de bonos todos los ferrocarriles del Estado por 66 años.

3º Los tenedores de bonos construirían y terminarían ciertas líneas inconclusas y repararían y pondrían en buen estado los ferrocarriles que recibieran.

4º El Gobierno cedía a los tenedores de bonos el guano existente en

el territorio nacional hasta la cantidad de tres millones de toneladas inglesas.

5º El Gobierno entregaría al comité 38 anualidades de 80,000 libras esterlinas cada una.

6º Los tenedores de bonos tendrían la facultad de hipotecar los ferrocarriles y el guano en garantía de uno o varios empréstitos que no pasasen en su totalidad de seis millones de libras esterlinas (valor nominal), con el exclusivo objeto de atender las obligaciones y gastos originados por el primer contrato.

7º Vencidos los 66 años, los ferrocarriles y demás materiales serían devueltos al Gobierno libres de todo gravamen y en buen estado de uso.

¿Fue favorable el Contrato Grace para el país? Sin negar su validez total, seguimos pensando que el arreglo de la deuda externa pudo ser mucho mejor para el Perú. Pero, la circunstancia de que buena parte de la opinión pública y de la prensa convinieran en la necesidad de que el país resolviera rápida y decorosamente una situación que impedía su reconstrucción financiera, pone de manifiesto –como escribe el citado Palacios Moreyra– el buen sentido que la Nación buscó para tener futuro, liquidando los arreglos económicos del pasado. Además, en contra nuestra, jugaron factores decisivos que sin duda estuvieron presentes en la mente de nuestros negociadores: la insolvencia del Perú para asumir un pago en plazos perentorios, la exigencia de los bonistas y, sobre todo, la acechanza del enemigo del sur.

Específicamente relacionado con la explotación del guano, el Contrato le dedicó dos de los varios puntos, adquiriendo un matiz que José María Quimper calificó de "repudiable e improcedente": el Perú cedía al comité de tenedores de bonos la cantidad de 3'000,000 de toneladas de este producto existente en el territorio nacional[26]; además del sobrante que resultara del 50% del guano de las islas de Lobos después de ser cubierta la deuda a Chile proveniente de las obligaciones contraídas y los adelantos recibidos por la administración del general Iglesias[27].

En mayo del año siguiente, tal como se estipulaba en el Contrato, se fundó en Londres una compañía con la denominación de Peruvian Corporation y cuya función era vializar, precisamente, los acuerdos allí pactados. Uno de estos acuerdos –como queda dicho líneas arriba– fue la explotación del guano; en esta condición operó dicha entidad hasta 1909 en que se creó la renombrada Compañía Administradora del Guano. Durante estas casi dos décadas –refiere Pablo Macera– la Peruvian Corporation extrajo, para ventas al extranjero principalmen-

te, la cantidad de 866,980 toneladas de guano; la mayor parte extraídas de Lobos de Afuera (307,169) y Lobos de Tierra (273,024) de acuerdo a las informaciones oficiales que según se afirmaban eran inferiores a la cifra real[28].

Con posterioridad al año 1890, se expidieron una serie de dispositivos que normaron el negocio del guano en sus fases de explotación y transporte. El 28 de marzo de 1892 se estableció que por derechos de anclaje se abonarían veinte centavos por cada tonelada de registro; recaudación que inicialmente corrió a cargo de las aduanas de la República[29]. En esa oportunidad también, se dejó establecido que los "buques armados para el carguío del guano podían venir directamente del extranjero a las guaneras siempre que viniesen en lastre, y podían también zarpar directamente de las guaneras al extranjero; pero en uno y otro caso, debía solicitarse y obtenerse con anticipación a la llegada o a la salida del buque, la respectiva licencia que exprese el viaje directo". Meses después, y con el propósito de "vigilar debidamente el carguío del guano", se dio una ley por la que se creaba una interventoría fiscal con las plazas y dotaciones siguientes:

Un Interventor	: Capitán de puerto de la clase capitán de fragata.
Un Amanuense ayudante	: teniente segundo[30].

El producto extraído para la exportación, regularmente se transportaba en barcos británicos de alto tonelaje que en forma periódica recorrían nuestras costas: islas de Chincha, islas de Lobos de Afuera, islas de Lobos de Adentro, etc.[31]. A las embarcaciones nacionales, en cambio, se las utilizaba para conducir el guano destinado al consumo interno en las haciendas; el jornalero que se ocupaba en las islas del embarque respectivo recibía –según información aparecida en *El Comercio* el 12 de mayo de 1900– la suma de 1.20 diario con almuerzo y comida y los pasajes de ida y regreso.

Ahora bien, desde comienzos de este siglo se evidenció una notable disminución del guano en su producción. La cantidad exportada por la Peruvian y la consumida por la agricultura nacional, fueron superiores a la cantidad de guano anualmente depositado y que, aproximadamente, se estimaba en 40,000 toneladas. En su *Memoria* de 1905, Valle Riestra informaba que el depósito guanero de Lobos de Afuera se encontraba en su fase de agotamiento. En 1906 –en versión que recoge Macera en su trabajo citado– J.P. Otero, promotor de las investigaciones agropecuarias, expresó en su calidad de funcionario del recién creado Ministerio de Fomento: "Es tiempo que el gobierno

I. Exportación de guano por cuenta de la Peruvian Corporation en las islas de Lobos de Afuera, desde el 1º de enero de 1896 al 30 de junio de 1905

Años	Toneladas de Registro	Toneladas de Carga	Número de Buques
1896	10,398	16,460	11
1897	11,887	19,152	15
1898	11,982	19,003	13
1899	19,720	31,635	21
1900	8,709	14,363	7
1901	23,131	35,299	18
1902	13,709	22,702	10
1903	31,149	53,810	20
1904	24,217	45,295	14
1905	14,677	23,300	11
Totales	169,579	28,019	140

II. Cobro de los derechos de anclaje efectuado en las islas Lobos de Afuera por el Interventor Fiscal entre 1896 y 1905 y remitido a la Aduana de Eten

Años	Cantidad (Soles)	Número de Buques	Tonelaje de Registro
1896	500.40	2	2,502
1897	1,337.00	9	6,685
1898	1,028.20	6	5,141
1899	919.80	4	4,599
1900	448.60	2	2,243
1901	2,492.60	11	12,463
1902	1,901.13	8	9,157
1903	2,518.92	8	12,480
1904	2,433.40	8	12,167
1905	134.60	1	673
Totales	13,714.85	59	68,110

(*Memoria del capitán de corbeta...*, pp. 39 y 45).

solucione definitivamente el asunto de la provisión de guano a la agricultura nacional, es decir, que todo se destine exclusivamente a la producción del país, prohibiéndose la exportación, reglamentando debidamente su extracción y viendo la manera de que llegue en condiciones económicas a poder de los pequeños agricultores y en cantidades que estén en relación con sus necesidades".

Cinco años más tarde, el ingeniero agrónomo José Antonio de Lavalle reafirmó esta situación manifestando: "La agricultura nacional no dispone, hoy, para la satisfacción de sus considerables necesidades, de todo el guano que existe y anualmente se produce en el país"[32].

LA EXPLOTACION DE LAS SALINAS

En su *Memoria* de 1890, el Ministro de Hacienda y Comercio presentaba el siguiente panorama acerca de las minas de sal existentes en nuestro medio: "Son muchas las que poseemos y que podríamos explotar ventajosamente. Las hay de propiedad particular y del Estado, siendo entre éstas las principales: las de Sechura en el departamento de Piura, las de Huacho en la provincia de Chancay y las de Otuma en Pisco; la primera ha sido rematada en la cantidad de S/. 30,000, la segunda en S/. 20,000 y la tercera en S/. 19,860. Son pocas las que se encuentran en trabajo, pero bastarían para abastecer al mundo de sal y de muy buena calidad".

Poseedor el Perú de antiguos y ricos yacimientos de sal, la legislación de esta época cuidó siempre de su adecuada explotación y manejo. Por Resolución de 31 de enero de 1884 se establecieron las leyes de arrendamiento de las salinas de Huacho y por la del 19 de junio del mismo año, se declaró de propiedad del Estado la salina San Juan (en las inmediaciones del puerto de Casma) que reclamaba para sí Manuel L. Alfaro. Al año siguiente, la Resolución del 23 de enero concedió la administración y el 20% del producto de explotación a los denunciantes de salinas usurpadas; y la administración y el 50% a los descubridores de nuevas salinas[33]. No obstante estos y otros dispositivos de semejante índole, muy poco se conocía sobre la situación real del considerable número de depósitos de sal esparcidos en las diferentes regiones del país; para subsanar tal deficiencia e iniciar "el estudio preparatorio necesario al mejor establecimiento del estanco de la sal", Piérola expidió la Resolución de fecha 4 de enero de 1896 por la que se encargó al ingeniero Felipe Arancibia el estudio técnico de

Extracción de guano

Años	Destino		Total
	Agricultura	Peruvian	
1896	1,219	16,460	17,679
1897	4,614	20,303	24,917
1898	2,456	31,272	33,728
1899	3,178	43,424	46,602
1900	6,918	11,280	18,198
1901	12,752	47,142	56,894
1902	11,614	66,462	78,076
1903	15,070	86,320	101,390
1904	28,778	85,472	109,250
1905	39,010	64,773	103,783
1906	44,909	96,866	141,775

(LAVALLE, José A. de... *El guano*..., p. 41).

las salinas. Con la colaboración de sus colegas Agustín Espinoza, Ricardo Rey y Basadre, Francisco Alayza, Nicanor García y Mauro Valderrama, Arancibia formó cinco equipos que visitaron los territorios salinos divididos en igual número de zonas:

Primera zona : Salinas de Pariñas o Cabo Blanco, Colán, Sechura y Mórrope.
Segunda zona : Salinas de Santa, Samanco, Casma, Recuay, Huacho, Chincha y Otuma.
Tercera zona : Salinas de Yauli, Cerro de Pasco y Huamalíes.
Cuarta Zona : Salinas de Huancayo, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac.
Quinta zona : Salinas de Moquegua, Puno, Cusco y Arequipa.

Entre las especificaciones técnicas que se señalaron para efectuar la visita, cabe mencionar las siguientes:

a) Ubicación de la salina, o sea las coordenadas necesarias para situarla en un plano de la localidad, con relación al mar y lugares o pueblos cuya posición geográfica sea conocida.

b) Plano orientado de la salina o por lo menos de la figura geométrica regular que la comprende.

c) Distancia aproximada de la salina al puerto de embarque y a los diversos lugares de consumo del interior.

d) Modo de formación y método de explotación de cada salina, con indicación de los medios que deberían emplearse para mejorarla.

e) Estado y calidad de la sal que se extrae, costo de la extracción y precio de venta a pie de obra.

f) Medios de transporte y su precio.

g) Indicación de las salinas que convendría clausurar por su mala calidad o por otras condiciones desfavorables.

h) Posibilidades de contrabando, una vez establecido el estanco, y medios prácticos de evitarlo, según las localidades.

i) Clasificación de las salinas en fiscales, municipales o particulares.

j) Arbitrios municipales e impuestos fiscales que gravan actualmente la sal.

Evidentemente, con estas visitas se obtuvo una información profusa, realista y sumamente valiosa para el objeto en mención. Fueron reconocidas 110 salinas de las cuales 88 eran poseídas por el Estado, 8 por corporaciones y 14 estaban inscritas en el Padrón de Minas. De este número, 59 se explotaban y 51 no se trabajaban. El número mayor estaba en Ancash (10) y en La Libertad (6). Especial importancia presentaban las de Sechura y la de Zarumilla de la que se extraía clandestinamente sal con destino al Ecuador. La exportación a Colombia se realizaba, precisamente, desde Sechura[34].

En el libro *Sinopsis Geográfica y Estadística del Perú*, publicado en 1899, aparece una relación detallada e interesantísima de las salinas existentes en los siguientes 16 departamentos:

En el departamento de Piura: Zarumilla, Quebrada seca, Nuro, Negrito, Colán, todos al N. de Paita. Vieja y Culebras, Zapallal, llamadas de Sechura.

En el departamento de Lambayeque: Mórrope.

En el departamento de La Libertad: Guadalupito, Puerto Perdido, Chao, Boca del río, Los Melgas, Pozo Blanco y la Virgen, llamadas estas cuatro últimas de Guañape y situadas en la caleta del mismo nombre. Cerro Negro a un kilómetro de la caleta de Guañape, Salina de Salaverry en el puerto del mismo nombre, Huamán a 300 metros al O. de Trujillo, Salina de Malabrigo, tres kilómetros al S. del puerto.

Departamento de Ancash: Pueblo Nuevo en el puerto de Chimbote, Mar brava 6 kilómetros al S. de Samanco, Zanjón 9 kilómetros al S. de Samanco, Nepeña a medio kilómetro del anterior. Pandero un

kilómetro al S. del islote de los Chinos, Coishco 6 kilómetros al S. del mismo islote, Tortugas al E. y al pie del promontorio que separa la bahía de Tortugas de la de Casma, San Pedro, el Carmen y continuación, a un kilómetro del puerto de Casma, Trinidad en el caserío de dicho puerto, Guadalupe a 6 kilómetros del mismo, Cholope 446 metros al E.N.E. del anterior, Culebras 20 kilómetros al N. de Huarmey, San José 300 metros del embocadero de Huarmey.

Departamento de Lima: Huacho, esta salina ocupa parte de la pampa de Salinas de 204 kilómetros cuadrados de superficie. Callao en la mar brava.

Departamento de Junín: Cacas a un kilómetro al O. del pueblo de su nombre, Mina de sal gema de San Blas al S. del Cerro de Pasco y 6 kilómetros del pueblo de Hondores, Calquiragra 4 kilómetros al NE. del caserío de Opamayo, Yanacachi 2 y medio kilómetros al NE. del pueblo del mismo nombre, Cerro de la sal. Hay también algunas vertientes de aguas saladas en las provincias de Tarma, Jauja y Cerro de Pasco.

Departamento de Huánuco: Puños 12 kilómetros al NE. del pueblo de Llata. En este departamento se hallan algunas vertientes, pero no se explotan.

Departamento de Ica: Chilca tras el promontorio que forma el puerto del mismo nombre. Caucato y Otuma, estas últimas producen la sal tanto en piedras como en grano.

Departamento de Ayacucho: Minas de Cachi a 35 kilómetros de Ayacucho, Hijallo a 6 kilómetros de Cangallo, Cachi-Uran a 5 kilómetros del pueblo de Llurita. Mina Uracancha 30 kilómetros al SO. de Paras. Pancoy 10 kilómetros al N. de Ancara, Sapsi 5 kilómetros al SE. de Puquio. Michichi a 15 kilómetros al O. de Puquio, Laguna de Parinacochas, de aguas saladas, a 35 kilómetros al S. de Coracora.

Departamento de Apurímac: Hallo a 8 kilómetros de Challhuanca, Minas de Cachi-Huancaray a 15 kilómetros al SO. de Huancaray, Bellavista a 35 kilómetros al NO. de Andahuaylas, Sumba a 15 kilómetros al E. de Chincheros, Cachi-Mocco 5 kilómetros al O. de Chincheros, Cachi Cunca a 65 kilómetros de Huancarama, Carqueque en la confluencia de los ríos Apurímac y Pachachaca, Chono 40 kilómetros de Abancay.

Departamento de Moquegua: Loreto 30 kilómetros del puerto de Ilo, Pampa Colorada 50 kilómetros de Moquegua, Osmore 44 kilómetros de Ilo, Puite 90 kilómetros de Ilo, Laguna de Salinas 75 kilómetros de Arequipa.

Departamento del Cuzco: Maras 5 kilómetros del pueblo del mis-

mo nombre, San Sebastián 2 y medio kilómetros del Cuzco, San Pablo de Cacha a 12 y medio kilómetros del pueblo de Sicuani.

Departamento de Puno: Laguna de Salina 10 kilómetros de Azángaro, Tiquillaca 30 kilómetros de Puno.

Departamento de Arequipa: Huarhua Lluta compuesta de 4 salinas situadas en las cercanías del pueblo del mismo nombre, Huambo 5 kilómetros al SSO. de dicho pueblo.

Departamento de Amazonas: Tiene depósitos salinos cerca del río de Uramarca y en otros puntos.

Departamento de Loreto: Tiene abundantes salinas en muchos puntos del río Huallaga, principalmente cerca de Tocache y en Pilluana.

Fue también durante la gestión de Piérola, que se creó el Estanco de la Sal (proyecto del cubano José Payán) con el objeto de recaudar los "fondos necesarios para el rescate de las provincias de Tacna y Arica"[35]. La ley de 11 de enero de 1896, dada para este fin, prohibió la importación y exportación de dicho artículo por toda otra persona o entidad que no fuera el Estado. De igual manera, ordenó que la venta de sal para el consumo interno fuera hecha exclusivamente por el Fisco. Los precios debían ser fijados según las condiciones de las industrias afectadas por el impuesto y el costo de transporte de la sal.

Al principio el gravamen aludido fue organizado bajo la forma provisional de impuesto al consumo interno, a razón de cinco centavos por kilogramo de sal industrial[36]. La recaudación de este impuesto –de acuerdo al Reglamento dictado– fue encomendada a una sección especial del Ministerio de Hacienda, con el nombre de "Administración de la Sal". Sin embargo, este artículo de primera necesidad fue objeto de especulación, tanto de los que explotaban las salinas, como de quienes la transportaban y revendían; los precios variaban entre siete y once centavos el kilogramo. Esta medida contra la sal dañó hondamente la popularidad de Piérola.

Por los decretos de 3 y 13 de abril de 1901, el Ejecutivo (habiendo comprobado abusos y viciosas prácticas en el manejo de la sal) encomendó la administración del ramo a la primera Compañía Salinera del Perú, que funcionó como una sociedad anónima y con un capital inicial de 100,000 libras esterlinas. Quedó así definitivamente establecido, por un lapso de cuatro años, el estanco para la explotación, compra, transporte y venta de la sal por cuenta de dicha compañía. Este contrato y el préstamo a él anexo (50,000 libras esterlinas) fueron duramente combatidos por la oposición parlamentaria y periodística.

El 31 de diciembre de 1905 la Compañía Salinera del Perú dejó de operar como tal; en su reemplazo se formó la Compañía Salinera Na-

Kilos de sal vendidos

Años	Doméstica	Industrial	Exportación	Total	Productos brutos (S/.)
1896	1'903,419	2'793,684	5'991,916	10'689,019	150,316.19
1897	7'628,070	7'393,343	6'219,661	21'241,074	557,275.04
1898	9'774,307	6'916,192	2'979,515	19'670,014	568,727.72
1899	8'711,246	5'216,553	4'105,910	18'033,769	512,685.49
1900	10'478,138	4'294,745	342,811	15'115,694	631,848.50
1901	11'776,866	4'337,861	994,018	17'108,745	584,410.23
1902	10'659,979	3'047,430	2'643,078	16'350,487	941,405.83
1903	11'924,525	3'073,160	2'700,207	17'697,892	1'043,750.81
1904	12'807,225	2'502,358	3'921,217	19'230,800	1'229,101.44
1905	13'746,243	2'722,738	5'076,569	21'545,550	1'355,092.66
1906	14'727,907	2'876,556	2'248,040	19'852,553	1'453,507.78

(*Perú en cifras...*, p. 553).

cional, igualmente como sociedad anónima. En efecto, en conformidad con la autorización del Poder Legislativo (Ley Nº 91 de 13 de octubre de 1905) para contratar la administración del estanco y recaudar la venta de la sal "en los términos que estimase más conveniente para los intereses fiscales", el Ejecutivo encomendó estas operaciones a la Compañía Salinera Nacional, patrocinada por el Banco Alemán Transatlántico. En mérito al contrato celebrado, el gobierno entregó a la mencionada compañía todas las salinas de propiedad fiscal existentes en el territorio nacional, confiriéndole derecho exclusivo de trabajarlas, explotarlas y vender la sal en toda la República para el consumo interno, como también para exportarla. Los precios de venta fueron fijados por el gobierno a propuesta de la compañía, percibiendo ésta una comisión de 5%, sujeta a una reducción anual de 1/4% hasta llegar al dos y medio por ciento que era el mínimo fijado[37]. Los productos obtenidos por el Fisco en este negocio fueron entregados al Banco Alemán Transatlántico por concepto de intereses

y amortización del empréstito de 600,000 libras peruanas contraído en noviembre de 1905[38].

LA PRODUCCION MINERA

A partir de 1879 y por un tiempo más o menos considerable, la explotación de los yacimientos mineros permaneció casi paralizada. Hubo que esperar algunos años para que la producción fuera reanudándose, paulatinamente, merced a la acción conjunta del Estado (a través de celosas medidas de protección) y del capital privado (nacional e internacional). Desde esta perspectiva, un atisbo de su renacimiento puede establecerse en 1888 cuando en su *Mensaje* de ese año el Presidente Cáceres reveló: "La minería que es una de nuestras principales fuentes de riqueza, ha tomado mayor ensanche en su producción, de tal suerte que los ingresos que hoy proporciona exceden en mucho a la cifra alcanzada en años anteriores".

Este renovado interés por la actividad minera fue haciéndose mayor en los años sucesivos hasta convertirse, en determinadas épocas, en la rama principal del rubro exportador y en la más importante riqueza nacional. Durante estos años, ocurrieron una serie de hechos vinculados a la minería que coadyuvaron decididamente a su desarrollo y fomento e hicieron posible, asimismo, la modernización de su explotación. Un resumen de ellos, lo ofrecemos en las líneas siguientes.

En 1886 se reanudó la publicación semestral de los padrones de minas que permitían conocer con exactitud el número de pertenencias mineras en todo el territorio. Al año siguiente, se proyectó una Exposición de Minería cuyo objetivo era "promover el desarrollo de esta industria". En 1888 empezó a funcionar en Pallasca la primera fundición de manga para metales plomosos, a la cual siguieron en 1889 la de Yauli y, un año después, la de Casapalca[39]. Parece ser que por estos años, la Escuela de Minas (fundada en 1876) estableció una Escuela de Capataces en Cerro de Pasco y proyectó la creación de una Sección para Ingenieros Militares. En 1890, por ley de 8 de noviembre, se exoneró por 25 años a la industria minera de todo gravamen e impuesto con excepción de la contribución de minas instaurada por ley de 12 de enero de 1877. Para efectos de esta ley, se consideraron como minerales beneficiados los siguientes: oro, cobre, plata, fierro, plomo, níquel, estaño, antimonio, cobalto, cinabrio, carbón de piedra, azufre y petróleo. La dispensa acordada, que después fue complementada con la liberación de derechos aduaneros, cubría la importación de ma-

quinarias, útiles, herramientas y demás productos necesarios para su explotación (carbón, dinamita, maderas, azogue, etc.). Aunque no tuvo efectos súbitos e inmediatos, esta ley –como acertadamente lo señala Basadre– a la larga contribuyó poderosamente al renacimiento de la minería nacional. En el mismo año 1890 se descubrieron los boratos de Arequipa. En 1892 el Ferrocarril Central llegó a Casapalca y al año siguiente a La Oroya; acontecimientos ambos de enorme importancia geoeconómica. En enero de 1896 se creó el Ministerio de Fomento (a instancias de Benjamín Boza) y se constituyó el 5 de junio la Sociedad Nacional de Minería con el propósito de "representar y fomentar los intereses de esa industria". Dos días antes, *El Comercio* anunció su fundación del siguiente modo: "La industria que en las actuales circunstancias más rápidamente puede contribuir al enriquecimiento del Perú, es evidentemente la minera y, por lo mismo, merece aplauso el propósito, en vía de realizarse, de fundar una Sociedad Nacional de Minería...". El primer Directorio (provisional) estuvo integrado por los señores Elías Malpartida, Federico Gildemeister y Alejandro Garland[40]. Un año después se fundó la Sociedad de Ingenieros del Perú y tres años más tarde, se creó el Consejo Superior de Minería. En este siglo, el 1º de enero de 1901 empezó a regir el nuevo Código de Minería, elaborado por la Sociedad Nacional de Minería e inspirado en ideas liberales, que significó una trascendental reforma y el paso inicial de ese gran progreso que alcanzó la minería a comienzos del presente siglo. "En verdad –afirma Garland en su estudio citado– a partir de esa fecha data el actual resurgimiento de nuestra industria minera, facilitada eficazmente por la existencia de los ferrocarriles trasandinos...". En este año, también, comenzó la extracción y explotación del cobre en gran escala que trajo como consecuencia el desarrollo de las grandes fundiciones de Cerro de Pasco, Casapalca y La Oroya. La redefinición de los procesos productivos de los países industriales, sin duda propulsaron y condicionaron esta producción masiva de cobre. En 1902 se creó el Cuerpo de Ingenieros de Minas, de notable proyección histórica; igualmente, se organizó la Cerro de Pasco Mining Co. con capitales estadounidenses[41]. "Una característica saltante durante este año –manifestaba el cónsul inglés Alfred St. John en su informe de 1902– ha sido la afluencia del capital norteamericano en la actividad minera". En efecto, en este año el minero norteamericano A.W. Mc Cune con James B. Haggin se asociaron con algunos banqueros y financistas de su país (Twombly, Hearst, Frick, Mills y Morgan) y organizaron una compañía con un capital inicial de 10'000,000 de soles para explotar las minas. Para comenzar adquirie-

ron 5,900 acres de zonas mineralizadas y construyeron el ferrocarril que une la ciudad de Cerro de Pasco con La Oroya, con una extensión de 83 millas. Instalaron una planta de beneficio ultramoderna llamada la "Fundición" a 8 millas al sur de Cerro de Pasco. A los pocos años la inversión inicial fue elevada a 23'000,000 de soles y se adquirieron (en 1905) los derechos de la empresa Morococha Mining Co. Concomitantemente al establecimiento de la Cerro de Pasco, los procesos productivos internos van a sufrir una reorientación profunda. Con un capital de millones de dólares, adquiriendo centenares de minas, construyendo la más formidable infraestructura jamás creada hasta ese momento en el país por empresa minera alguna, la Cerro de Pasco levantará una fundición en Tinyahuarco, primero, y en La Oroya hacia la década de 1920 después, que al procesar volúmenes de mineral diarios en una escala nunca vista en el país, bajó los costos de transformación (frente a los costos elevados de unidades más modestas). De esta suerte las fundiciones pequeñas, que cobraban altos precios a los pequeños y medianos mineros por procesar su producción, se encontraron –dice Ernesto Yepes– en una clara situación de desventaja, viéndose varias de ellas obligadas a cerrar sus instalaciones. Sobre la situación del trabajador minero en esta empresa norteamericana (condiciones laborales, hábitat, salarios, preparación, enfermedades, movilización, aspiraciones políticas, etc.) es de gran utilidad el libro de Alberto Flores Galindo publicado en 1983 bajo el título de *Los mineros de la Cerro de Pasco. 1900-1930.*

En el año 1903 se organizó por primera vez la estadística minera y al año siguiente llegó el ferrocarril a Cerro de Pasco; en 1904 –apunta Mario Samamé Boggio– se inició la explotación de bismuto en la mina San Gregorio y se constituyó la Azufrera Sechura para explotar el azufre del desierto de ese nombre[42]. Igualmente en el año 1904, Antenor Rizo Patrón descubrió en la zona de Minasrasga el sulfuro de vanadio (llamado "rizopatronita" en su honor), extraño mineral que habría de revolucionar la industria del acero y convertiría al Perú en su principal productor. Dos años después, Federico Fuchs al practicar una mesura y tasación de tierras en el departamento de Ica, encontró el fierro de Marcona, que recién se explotaría y exportaría en la década de los 50.

En la evolución de la industria minera en el período de 1884 hasta la primera década del presente siglo, cabe distinguir dos momentos: 1º el de la pequeña minería y 2º el de la gran minería. El primer momento coincide con los años iniciales del resurgimiento de la minería y significó –como acertadamente lo señala Emilio Romero–

exploración, estudio, experimento arriesgado en el terreno y desgaste del capital y del pequeño ahorro nacional; a esta época corresponden los esfuerzos de Eulogio Fernandini (en Vinchos), de Antenor Rizo Patrón (en Cajamarca), de Arturo Wertheman (en Ancash) y de Federico Fuchs (en Ica), así como de Lizandro Proaño, Fermín Málaga Santolalla y Pedro de Osma[43]. En ciertas ocasiones su progreso se vio retardado en alguna medida por la falta de capitales, medios de comunicación baratos de entronque con la costa y escasez de mano de obra. Se utilizaba entonces la energía hidráulica (varios miles de caballos de fuerza en instalaciones de ruedas hidráulicas Pelton funcionaban, con gran rendimiento, en diversos centros mineros). En el beneficio de minerales de oro y plata se utilizó el método de la cianuración. En síntesis, esta primera etapa (centrada principalmente en la producción de plata) correspondió a la explotación en pequeños yacimientos con no muchos operarios, con escasa división del trabajo, recurriendo a métodos como el enganche para obtener fuerza de trabajo, y sobre todo –como anota Ernesto Yepes– con enormes dificultades para llegar a los mercados donde colocar la producción así como para obtener los insumos necesarios, carbón, por ejemplo.

El segundo momento, que corre paralelo al auge de la minería cuprífera y cuyo inmediato antecedente data de 1897, está representado por el establecimiento de las grandes empresas (norteamericanas principalmente) en nuestro medio; supone la incursión de grandes capitales y la tecnificación moderna de su explotación a gran escala, dando por primera vez al Perú una fisonomía minero-industrial y metalúrgica; la minería de metales preciosos quedó relegada a un plano muy secundario[44]. En este período, al lado de dicha empresa norteamericana, otras entidades como la Backus & Johnston, la Anglo French Ticapampa, la Compagnie des Mines de Huarón y la Northern Peru Mining, completaron el cuadro de la gran explotación minera peruana. En la intervención del capitalismo minero –apunta Flores Galindo– se dieron dos condiciones con las que no podían contar las empresas imperialistas en sus lugares de origen: a) por un lado, una legislación plenamente favorable al ingreso de capitales extranjeros; y b) la existencia de una abundante mano de obra, aparentemente susceptible de trabajar con bajísimos costos.

En los dos momentos señalados se advierte, sin embargo, un frecuente ascenso en los denuncios mineros, tal como lo revela el cuadro de la página siguiente. Cada denuncio pagaba un impuesto semestral de quince soles que correspondía "al uso, goce y dominio indefinido de la propiedad"; el producto de esta contribución estaba destinado

Producción minera: 1903-1906

Productos	Medidas	1903	1904	1905	1906	£ 1903	£ 1904	£ 1905	£ 1906
Carbón	Toneladas métricas	39,920	59,920	75,338	79,969	51,688	89,880	100,000	138,155
Petróleo crudo	Toneladas métricas	37,039	38,683	49,700	70,832	83,428	87,037	116,795	242,542
Oro	Kilos	1,078	601	776	1,247	145,205	75,102	106,062	170,355
Plata	Toneladas métricas	170	145	191	230	579,963	530,875	729,444	972,958
Cobre	Toneladas métricas	9,497	9,504	12,213	13,474	476,824	504,604	725,905	996,055
Plomo	Toneladas métricas	1,302	2,209	1,476	2,568	5,141	8,637	6,107	35,125
Bismuto	Toneladas métricas	....	....	12	....	....	....	5,000	....
Níquel	Kilos	....	....	1,778	....	....	....	258	....
Mercurio	Kilos	....	....	1,554	2,304	....	....	340	495
Sal	Toneladas métricas	17,637	18,545	21,039	20,226	17,637	18,545	21,038	20,226
Boratos	Toneladas métricas	2,466	2,675	1,954	2,598	22,194	24,079	17,586	23,392
Sulfuro	Toneladas métricas	....	....	....	1,830	....	....	....	2,745
Antimonio	Toneladas métricas	....	....	....	91	....	....	....	8,526
Total		....	....	....	....	1'382,080	1'338,759	1'828,535	2'610,574

(*Informes de los cónsules británicos*, vol. II, p. 161).

al sostenimiento de la Escuela de Minas de Lima. A partir de 1896, el Ministerio de Fomento fue el que intervino directamente en la adjudicación de las concesiones mineras y el que tuvo a su cargo la formación del Padrón General de Minas. En 1902 se estimaba que dos tercios de los denuncios mineros estaban siendo explotados.

Finalmente, en cuanto a la exportación de los minerales por todos los puertos de la República –según datos obtenidos por la aduana del Callao que Basadre recoge– dio absoluta primacía a los minerales de plata, con poco más de 4'000,000 de kilogramos. De lejos le siguieron, con cerca de 500,000 kilogramos, los minerales plomo-argentíferos. Los minerales de cobre apenas dieron poco más de 150,000 kilogramos. La plata piña y los tejos de oro tuvieron cifras mucho menores. La cuarta parte de toda esta producción –anota Basadre– fue exportada por el puerto del Callao. En orden de importancia le siguieron Casma (con más de medio millón de kilogramos), Huarmey y Pacasmayo (con casi medio millón); luego Samanco, Pisco y Chimbote. Con menos de 200,000 kilogramos Mollendo y Salaverry; y con menos de 100,000 Supe y Huacho[45].

En 1896 –según el citado *Informe* del cónsul Alfred St. John– el valor total de los minerales que exportaba el Perú era de aproximadamente 7'000,000 de soles anuales, lo que constituía, cercanamente, el doble de lo que ocurría cinco años atrás. Gran parte de este incremento se debía a la introducción del sistema llamado de "lixiviación".

EL MOVIMIENTO INDUSTRIAL

Diversificado e intenso fue el ritmo que se imprimió a la actividad industrial en las postrimerías del siglo pasado y en el que el esfuerzo privado (nacional y extranjero) descolló notablemente. No obstante, cabe aclarar que este desarrollo adquirió una dimensión extraordinaria a partir de 1896[46]; en la década anterior, no existió una verdadera industria en el sentido estricto de la palabra. En efecto –señala Bardella– aún la industria textil, la más antigua entre sus similares del país, durante estos años disponía de contadas fábricas[47]. Semejante apreciación hizo el cónsul inglés en su *Informe* de 1895 cuando escribió: "En el Perú hay pocas industrias que valga la pena mencionar".

De las diversas ramas industriales, evidentemente la textil fue la que alcanzó un alto nivel de desarrollo y progreso. Destacan, entre otras, las siguientes fábricas: Fábrica Nacional de Tejidos "Santa Catalina" establecida en 1888 en Lima[48]; trajo al país la maquinaria más moderna

y eficiente de esa época, contratando en el exterior personal técnico que con su experiencia y capacidad iniciaron en el Perú, sobre bases sólidas, esta difícil industria. En su género, fue la primera que se estableció en nuestro medio. La Fábrica Nacional de Tejidos "San Jacinto" fundada en 1897 por el industrial italiano Gio Batta Isola; desde sus comienzos, la fábrica ofreció al mercado excelentes productos que competían con sus similares extranjeros, para lo cual el propietario trajo de Italia expertos que formaron en el país una escuela de químicos en el arte del color. La fábrica de tejidos de lana "Maranganí" creada en 1897 por los señores Pablo Mejía y Antonio Lorena; estaba situada en Chectuyoc, provincia de Canchis, departamento del Cusco a cuatro kilómetros del distrito de Maranganí (de donde tomó su nombre); disponía de maquinaria moderna alumbrada y movida, en parte, por electricidad y daba ocupación a unos cien operarios; su producción era colocada en Apurímac, Cusco, Puno, Moquegua, Arequipa y otras zonas del sur, con alguna exportación a Bolivia. La fábrica "Victoria" establecida en 1898. La fábrica "Inca" fundada en 1905 (ubicada en el Rímac) por mucho tiempo fue la más grande planta textil no sólo del Perú, sino también de la costa occidental de Sudamérica. Hacia 1905 funcionaban las siguientes fábricas de tejidos de algodón:

Peruvian Cotton Manufacturing	300	telares
Fábrica Nacional de Tejidos "La Victoria".....	250	"
Fábrica de Tejidos "Inca"	300	"
Fábrica de Tejidos "El Progreso"	140	"
Fábrica de Tejidos "San Jacinto"	60	"
Fábrica de Tejidos "Andrés Malatesta"	80	"
Fábrica de Tejidos de Forga e hijos	225	"

Con un total de 1,355 telares, las siete fábricas arrojaron, para ese año, la cifra de 20'000,000 yardas; su capital, mayoritariamente nacional, se elevó a más de 300,000 libras peruanas.

En otro rubro de producción, sobresalieron las siguientes industrias: P. y A. D'Onofrio" que se inició en 1897 y fue fundada por Pedro D'Onofrio Di Resta, destacado miembro de la comunidad italiana en el Perú y gran propulsor de diversas industrias nacionales; empezó fabricando sólo helados. La empresa "Nicolini Hermanos" fundada en 1900 por el hombre de negocios italiano Luis Nicolini; se dedicó a la elaboración de harina y demás productos derivados. En 1906 habían en Lima siete fábricas de fideos y doce en provincias; se creó una especie de sindicato entre ellas para igualar el precio y limitar la producción. La industria de la fabricación del aceite (en base a la

semilla de algodón) y del jabón alcanzó un adelanto considerable. La industria de la fabricación de fósforos, que operaba desde 1898, estuvo en manos de dos fábricas "El Sol" y "La Luciérnaga". La producción de galletas (por muchos años monopolizada por la "Sociedad Industrial Arturo Field") logró un notable incremento por estos años; lo mismo ocurrió con el consumo de cerveza, gaseosas, vinos y licores en general. La industria de la fabricación de cigarrillos de papel sobresalió también, así como las fábricas de cocaína, manteca, velas y muebles.

Por decreto de 22 de mayo de 1896 se creó en Lima el Instituto Técnico e Industrial del Perú para "servir al Gobierno como Cuerpo Consultivo y al público como centro de ilustración en información en materias técnicas e industriales".

LA ACTIVIDAD AGRICOLA

Al abandonar en 1884 el ejército enemigo el territorio patrio, el cuadro de la agricultura costeña mostraba claras huellas de su casi total destrucción; consecuencia, precisamente, de los desmanes que sistemática e intencionalmente se cometieron durante la guerra y la ocupación militar que le siguió. Fundos íntegros con sus plantaciones, maquinarias, herramientas y demás útiles de labranza fueron destruidos por los expedicionarios del marino chileno Patricio Lynch en 1880, provocando no sólo la ruina de sus propietarios, sino también la paralización de un buen sector del agro nacional por varios años o, sencillamente, su definitiva desaparición. Situación que, aunque referida específicamente al algodón pero válida para las demás actividades agrícolas, se encuentra exactamente descrita en el oficio al Superintendente General de Aduanas (16 de marzo de 1886) dirigido por el Administrador de la Aduana de Pisco. Dice así: "La desastrosa guerra sostenida con el enemigo exterior, que aniquiló sus frutos y asoló sus campos y los elementos de su labranza con el merodeo y el incendio, la colocan al presente en la dolorosa situación, tal vez, de desfallecer y extinguirse por completo. Sus cultivadores que apenas ayer han podido a costa de enormes sacrificios, reparar, aunque en pequeño, los inmensos daños sufridos, se encuentran hoy, con justo motivo, en desaliento y abrumados, ya con los enormes gastos que demanda su exportación, ya con la escasez de agua y ya, en fin, con la avidez de sus habilitadores, que les arrebatan hasta el último átomo de sus provechos; y todo esto en medio del abatimiento de precio que

actualmente sufre en los mercados europeos... Si la industria rural muere bajo el peso de abrumadoras gabelas, toca al Supremo Consejo de Ministros dar vida e impulso a estas industrias, que radican su riqueza en el suelo patrio y que renacerán, dando seguro sustento a la clase proletaria y un porvenir algo más lisonjero para nuestros agricultores"[49].

Al concluir el siglo XIX –escribió Gerardo Klinge en un estupendo ensayo publicado en 1945– la agricultura de la costa estaba muy decaída. El único cultivo de exportación, la caña de azúcar, sufría una intensa crisis debido a la competencia de la beterraga europea sostenida por primas de producción[50].

Dentro de este panorama sombrío y ruinoso, fue preocupación constante de nuestros primeros gobernantes de la postguerra lograr su resurgimiento a través de medidas proteccionistas y de los escasos recursos que el Erario podía administrar. Una de las primigenias acciones que el Estado emprendió –según lo señaló el Ministro de Hacienda y Comercio en su *Memoria* de 1888– fue determinar el número de fundos que se trabajaban, su área cultivada y la clase de cultivo "a fin de establecer el cuadro de la agricultura en su dimensión real". Paralelamente a ello y por mucho tiempo, la agricultura gozó de la liberación de derechos para la adquisición e internación de maquinarias e implementos agrícolas en general.

Al amparo, pues, de una legislación magnánima tendiente, por un lado, a promover su desarrollo y, por el otro, a conseguir una mayor productividad, la actividad agrícola, avanzado el siglo XX, adquirió gran formato. "Al iniciarse el siglo –anota Klinge– se produjeron dos hechos que han tenido repercusión decisiva en el desarrollo y evolución de la agricultura costeña. Ellos fueron: el fin de la crisis azucarera mundial que agobió a esta industria en los últimos años del siglo pasado, que dio un nuevo ímpetu al cultivo de la caña; y la extensión del cultivo del algodón, como consecuencia de la demanda y de los elevados precios internacionales. Los altos rendimientos económicos del algodón y del azúcar determinaron una rápida extensión de ambos cultivos y el empleo de métodos más avanzados. Las aguas de riego tuvieron mejor aprovechamiento, y la administración de ellas se regularizó. El guano de las islas principió a usarse nuevamente cuando antes se exportaba. Se introdujo maquinaria agrícola moderna. Los jornales mejoraron, así como las condiciones de vida de los operarios. El área bajo cultivo creció. En una palabra, el carácter de la agricultura se hizo extensivo". Pronto, la exportación de algodón y de azúcar, base de las más grandes fortunas de entonces y origen de la neoplu-

tocracia, mostró evidencias de esa prosperidad; prosperidad que se vió auspiciada por la apertura del Canal de Panamá. Con excepción del cacao, arroz y trigo, las necesidades generales del país podemos decir que fueron ampliamente satisfechas por la producción interna durante esta época. A pesar de ello, este desarrollo agrícola permanentemente se vio afectado por dos factores de nefasta incidencia: la escasez de agua y la carencia de mano de obra. Por estos años, *Juan de Arona* decía gráficamente que por falta de brazos, la agricultura peruana era la "Venus de Milo". Como dato curioso también, cabe indicar que todavía en 1901 la Sociedad Nacional de Agricultura hubo de convocar a un concurso premiado sobre el tema "Provisión de brazos para la agricultura nacional"[51]. Dichos factores fueron considerados por el Ministro de Hacienda y Comercio en su *Memoria* del año citado (1888) como "serios peligros para la agricultura y para el estado económico de la República en general". Dos años después, ante la gravedad de la situación, su colega sugería al Congreso:

1º. Conceder franquicias para que se formen empresas de irrigación que aumenten la dotación de agua de los fundos que carecen de tan vital elemento; y

2º. Favorecer la inmigración de brazos y la creación de institutos agrícolas, donde se le enseñe a la juventud teórica y pragmáticamente todo lo necesario para emprender el cultivo de una manera científica, que haga producir al suelo mayores cosechas y de mejor calidad, con el menor gasto posible.

De alguna manera, la escasez de brazos trató de ser remediada con el ingreso de mano de obra extranjera. Efectivamente, además de la ya tradicional presencia de los chinos en estos menesteres, a fines del siglo pasado llegó al puerto de Ancón el primer contingente de japoneses, en número de 790, contratados para idéntico propósito; el vapor *Sakuramaru* arribó el 3 de abril de 1899. La segunda oleada, con un total de 1160 trabajadores, vino en el vapor *Duke of Fife* el 29 de julio de 1903. Hacia 1905 –en dato que recoge Alejandro Garland– habían fallecido 200 y 150 habían regresado a su país. A la larga, la inmigración japonesa fue un fracaso para los capitalistas costeños, pues estos inmigrantes rehusaban aceptar las condiciones de trabajo, lo que originaba serios conflictos con los propietarios. También se reactualizó el viejo y opresor sistema del enganche: los agricultores costeños consiguieron mediante los enganchadores (intermediarios) aprovisionarse de peones traídos de las serranías más cercanas. Por lo menos hasta las primeras décadas de este siglo, el trabajador enganchado será el nervio productivo, la fuerza de trabajo mayor que pondrá en

movimiento los modernos complejos agrícolas (azucareros sobre todo); sin embargo, será de estos destacamentos de trabajadores, obstinadamente campesinos aún, de donde décadas más tarde, en forma más nítida, se configurará el moderno proletariado rural peruano[52].

Otro problema adicional que vivió la agricultura en esta época, con excepción de las grandes haciendas algodoneras y, primordialmente, azucareras, fue el estado de atraso en sus métodos y procedimientos, que se inspiraban más bien en la rutina y el empirismo, y no en criterios técnico-científicos. La desproporción entre producción y productividad, por ello, fue significativa. "La mayor parte de nuestros hacendados –decía Rodríguez Dulanto en 1904– se consideran satisfechos con obtener al final de sus trabajos una pequeña ganancia o un interés muy bajo del capital invertido"[53].

Papel decisivo en la evolución de la actividad agrícola ejerció la Sociedad Nacional de Agricultura fundada por decreto supremo de 22 de mayo de 1896, a iniciativa de un grupo de los principales agricultores del país, entre los que figuran: Manuel Moscoso Melgar, Ramón, Antero e Ismael Aspíllaga, Francisco Moreyra y Riglos, Olivo Chiarella, Francisco Tellería, Sebastián Salinas, Pedro Beltrán, Adriano Biélich, Federico Palacios y Augusto Gutiérrez. Con ella quiso Piérola organizar a los agricultores de la República en una asociación que tuviera, entre otras finalidades, orientar al gobierno en sus esfuerzos en pro del desarrollo agrícola y hacer oír la voz de los agricultores en el concierto de las fuerzas vivas de la Nación. Desde entonces y por muchos años, la Sociedad tuvo una vida ininterrumpida y fructífera; merced a su acción nació la enseñanza agrícola en nuestro medio, al fundarse la Escuela Nacional de Agricultura en 1902; más tarde inició el estudio sistemático de las pestes y enfermedades de los principales cultivos de la costa mediante el "Instituto de Parasitología Agrícola" que posteriormente se transformó en la "Estación Experimental Agrícola de La Molina"[54].

A fines de 1895 se organizó e instaló la Sociedad de Agricultura de Arequipa; el 5 de junio del año siguiente, el gobierno autorizó su funcionamiento.

Ahora bien, un balance de la producción agrícola en los años que nos corresponde tratar, nos muestra un cuadro sumamente interesante en el que el cultivo de la caña de azúcar ocupó el primer lugar, seguido del algodón y luego del arroz; secundariamente y con una producción muy limitada, figuran los cultivos denominados menores y de panllevar (maíz, papa, camote, vid, etc.). Veamos su evolución.

Azúcar

Por casi todo el tiempo constituyó la rama más importante de nuestra agricultura, a pesar de haber sido, quizás, la más afectada por la guerra. "Durante la ocupación chilena –escribió uno de los cónsules ingleses en 1890– mucha de la maquinaria fue imperdonablemente destruida por el enemigo y en las propiedades que eso ocurrió, sus dueños aún no levantan cabeza...". Tan graves fueron los destrozos ocasionados en las maquinarias, que tardó mucho tiempo su total reposición; además, la falta inicial de capitales coadyuvó a este estancamiento de la producción de caña. Superada la primera década, ya en 1895 encontramos claros indicios de su franca recuperación; hecho que se vio acompañado con la mejora de precios en el mercado internacional. De estos momentos data también la concentración de varias haciendas en contadas empresas (gran propiedad acumulativa), destacando la Sociedad Agrícola Casa Grande (alemana), la negociación Roma (italiana), la British Sugar Company y el Ingenio Central Cartavio (inglesas). El monto íntegro del capital invertido, incluyendo tierras y maquinarias, se calculó en cerca de 3'500,000 libras y el número de ocupados en 24,000. Aparecen como los tres más grandes productores del país: Grace, Gildemeister y Larco[55].

Asimismo, fueron modernizados los procedimientos e instrumentos de labranza: los arados antiguos fueron sustituidos por los de vapor tipo Fowler, las pesadas carretas por ferrocarriles livianos de tracción mecánica y la mano de obra, en cuanto fue posible, reemplazada por maquinaria moderna (el descargador automático de Casa Grande, que conducía directamente a las calderas el bagazo que botaba el trapiche, reemplazó el trabajo de medio centenar de braceros). De igual forma, fueron mejorados los medios para transportar el producto a los puertos de embarque. Por último, las empresas más progresistas y mejor dotadas de capital contrataron agrónomos franceses, holandeses e ingleses para mejorar la producción.

Cubiertas las necesidades internas de azúcar, aunque con un índice de consumo estacionario hasta comienzos del presente siglo, su envío al exterior fue en constante ascenso, convirtiéndose en la base de la economía agraria de exportación[56]. En 1889 se exportó la suma de 45,000 toneladas y en 1905 un poco más de 134,000 por un valor de casi 1'500,000 libras esterlinas[57].

No obstante este panorama de exportación ascendente, hacia fines de 1901 y durante los primeros meses del año siguiente, la industria azucarera experimentó una aguda crisis en el margen de las utilida-

des, debido a la superproducción mundial del producto y a la consiguiente baja de su cotización; así tenemos, por ejemplo, que a principios de 1902 el azúcar estaba cotizado en el país a 5 chelines y 3 peniques el quintal de 100 libras (el punto más bajo hasta entonces). El resultado –dice Peter Klaren en su excelente trabajo– fue un segundo ciclo, y más pronunciado, de bancarrotas y la iniciación de la consolidación de la tierra a todo lo largo de la costa azucarera. En efecto, por estos años se observa una intensa movilidad y transferencia de propiedades rústicas; numerosas familias debieron vender sus haciendas.

En julio de 1901, una Comisión (integrada por Augusto B. Leguía, Antero Aspíllaga y Alejandro Garland) fue nombrada por el gobierno de López de Romaña para informar sobre la situación de esta industria y sugerir medidas de alivio; la Comisión recomendó que se "adoptaran medidas científicas y que se sustituyeran todas las instalaciones antiguas con maquinaria moderna". A pesar de la recomendación, los ingenios (sobre todo de medianos y pequeños productores) continuaron por muchos años funcionando con maquinarias obsoletas y métodos anticuados. Los grandes ingenios, en cambio, consiguieron una rápida tecnificación.

Finalmente –de acuerdo al estudio de Tomás F. Sedgwick publicado en el *Boletín del Ministerio de Fomento* y reproducido por Basadre– la exportación de azúcar a comienzos de este siglo se hacía de la siguiente forma (Ver cuadro Pág. siguiente).

Algodón

Tal como queda dicho, su explotación siguió en importancia al del azúcar, superándola en algunos momentos de propicias circunstancias internacionales. Parte de su desarrollo estuvo vinculado, sin duda, al establecimiento de otras fuentes de trabajo afines: fábricas de tejidos de algodón, desmotadoras (que aprovechaban la semilla para producir aceite y jabón) y empresas que se dedicaban a exportar a Inglaterra el "oil cake" (residuo de semilla prensado en forma de pasta) para el engorde del ganado. En el departamento de Piura (algodonero por excelencia) funcionaban, regularmente y durante todo el año, 17 fábricas de desmotar, limpiar y empacar algodón; las principales se hallaban en Sullana, Piura, Catacaos y Querecotillo.

Los dos departamentos de mayor producción algodonera fueron Piura e Ica, dedicados ambos "al cultivo de algodón de hebra larga". En segundo plano figuraban los valles ubicados al norte de Lima

Puertos de embarque	Ingenios y haciendas
Eten	Tumán, Cayaltí, Pomalca, Pátapo, Tulape, Pucalá y Almendral
Pacasmayo	Lurifico
Salaverrry	Roma, Casa Grande, Sausal, San Antonio, Chicamita, Laredo, Cartavio, Nepen, Pampas y La Viñita
Huanchaco	Chiquitoy y Chiclín
Chimbote	Tambo Real, Viazos y Suchimán
Samanco	San Jacinto y San José
Supe	Huayto, Paramonga, San Nicolás y Carretería
Huacho	Andahuasi y El Ingenio
Chancay	Palpa
Ancón	Caudivilla, Oro, Chuquitanta, Infantas, Huachipa, Nevería, Naranjal, Chacra-cerro y Chacra-grande
Cerro Azul	Santa Bárbara y Arana
Callao	Monterrico, La Molina, La Estrella, Caraponga, San Juan y La Villa
Tambo de Mora	San José de Chincha y Laram
Pisco	Caucato
Chala	Chocavento

(Santa, Pativilca, Supe, Huaura, Chancay y Chillón). Se producían los siguientes tipos de algodón: Peruano, Egipto y, en menor escala, Argelia, Mitafifí y Sea Island. La cantidad total exportada en 1889 ascendió a 1'336,354 kilos y según estadísticas que publicó Garland en 1905, el cultivo de algodón cubría una superficie de 20,000 hectáreas, daba ocupación a cerca de 16,000 personas y su rendimiento anual no bajaba de 400,000 libras peruanas. Alrededor de este año, Fermín Tangüis, agricultor afincado en el Perú, logra en Pisco una variedad de fibra larga y resistente a la temible enfermedad del "wilt". La alta calidad de este algodón le permitirá obtener precios muy altos, con-

tribuyendo a incrementar decididamente el volumen de colocaciones nacionales de este producto en el mercado internacional.

Su exportación se hizo por los puertos de Paita, Callao y Pisco, siendo sus mayores mercados Estados Unidos e Inglaterra. Hacia fines del siglo XIX –apunta Yepes– la exportación algodonera bordeaba las 6 mil toneladas.

Arroz

Un lugar importante en la producción agrícola correspondió también a este cereal que se cultivaba, principalmente, en el departamento de Lambayeque donde existían haciendas con molinos propios para el pilado del arroz (Tumán, Talambo, Cultambo, Facla, Lurifico, Masanca, etc.). Además de ellos, prestaban servicios los que se indican a continuación: Jayanca (1), Tucume (1), Ferreñafe (5), Lambayeque (1), Chiclayo (3), Eten (1), Chongollape (1), Pacasmayo (2), San Pedro (1), Guadalupe (3), Pueblo Nuevo (1) y Montevideo (1).

En las pequeñas haciendas el cultivo se realizaba de modo primitivo; en las grandes, contrariamente, se hacía con los últimos adelantos. Una pequeña parte de la producción se solía exportar a Chile, Bolivia y Ecuador a través de los puertos de Eten y Pacasmayo.

Cultivos menores y de panllevar

Sobresalió el maíz cuya producción cubría totalmente las necesidades internas. El cultivo de la vid atravesó por una larga etapa de decadencia con respecto a los años anteriores; casi todo el vino que se producía era para el consumo nacional. La producción de vinos se estimaba en 10'000,000 de litros y la de aguardiente en 3'000,000. Influyeron en este languidecimiento vitivinícola dos situaciones: los estragos de la guerra en Moquegua y Tacna, y la sequía en Ica. Es célebre el petitorio que a principios de 1884, elevaron al Prefecto de Moquegua, Ramón Freire, los agricultores del lugar dando cuenta del estado ruinoso en que se hallaba su riqueza local: la industria vitivinícola. Entre otras consideraciones decían lo siguiente: "Notorio es para el Supremo Gobierno y para todos los pueblos del Perú, que Moquegua, rico por su agricultura y por su industria, contempla hoy devastadas sus haciendas, reducidas a cenizas sus oficinas, destruido su ferrocarril y se encuentra sin capitales y sin brazos con qué poder atender a sus industrias que son su vida. Al doloroso pero inevitable sacrificio que el Perú ha hecho en aras de la paz, de los departamen-

tos de Tacna y Tarapacá, se aduna para Moquegua la pérdida de esas plazas, las principales de consumo para sus productos; y nuestra industria sin plaza de consumo, bajo el tutelaje que en moneda y en gabelas, ejercen sobre nosotros las pocas plazas consumidoras de Bolivia, languidece, mejor dicho, agoniza, y no está lejano el tiempo en que nos hallemos precisados a arrancar nuestros viñedos en busca de otro género de cultivo más remuneratorio...".

Por estas consideraciones y en protección a la agonizante industria, dichos agricultores solicitaban al Supremo Gobierno: "Que en el nuevo arancel de aforos por regir desde el 1º de julio próximo, conforme al Supremo Decreto de 30 de abril último (1884), se declare: Libres de todo derecho las botellas de vidrio cualquiera que sea su clase, barriles, pipas, toneles y cubas, etc.; y que se imponga derechos específicos a los vinos y licores que se importen de modo que el litro de vino tinto pague por derecho específico mínimum cuarenta centavos, el vino blanco cincuenta, los vinos champaña, borgoña y demás de la sección respectiva un sol, los aguardientes y licores comprendidos en esta clasificación un sol el litro..."[58].

Todavía en 1903, de acuerdo al valioso *Informe* presentado por Francisco Alayza y Paz Soldán al Cuerpo de Ingenieros de Lima, la economía de la zona "era de franca decadencia, motivada por el cierre de los mercados de Tarapacá y Tacna a los vinos y aguardientes del valle, por lo que fue necesario llevarlos a Puno, Cusco y Bolivia, recorriendo largas distancias por malos caminos. Por dichos licores se pagaba en moneda feble y como no había artículos para comprar en Bolivia, existía en Moquegua una verdadera plétora de moneda de baja ley"[59].

El cacao se cultivaba con notable éxito en el valle de La Convención (Cusco) y en la provincia de Jaén. El café alcanzó relieve en ciertos sectores (Jaén). El tabaco se cultivó en Jaén y Tumbes. La coca, a base de la cual una fábrica en Lima y otra en el Callao habían emprendido la producción de la cocaína, consiguió elevar su producción. La papa estuvo afectada por plagas o enfermedades que destruyeron en varias ocasiones las cosechas. El camote estuvo circunscrito a determinadas zonas y afecto al pago injusto de gabelas; sobre su situación reproducimos el testimonio del administrador de la aduana de Pisco que en oficio al Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda y Comercio (12 de enero de 1886) manifestó: "Después de la desastrosa guerra que ha aniquilado nuestras industrias principales, creo que en beneficio de la agricultura y de la clase que se dedica al cultivo del camote en pequeña escala, se podría exonerar al camote del pequeño derecho que paga a su exportación, así como se le ha exonerado del impuesto

de movilidad, y con tanto mayor razón, cuanto que la azúcar, la miel de abejas, la pepita de algodón y el afrecho, que no son de primera necesidad como el camote, están exoneradas. El Fisco reporta muy insignificante provecho con este derecho, y al librarlo se habrá dado facilidades a una pobre clase de la sociedad alentándola al aumento de esa producción"[60].

En el sector del trigo, el Perú continuó dependiendo de las compras en el extranjero (Chile, Estados Unidos y Australia).

LA EXPLOTACION DEL PETROLEO

Sugestiva e interesante en todos sus aspectos, se presenta la historia económica de este producto en nuestro medio. En 1891, Federico Moreno, perito en asuntos petrolíferos, sintetizó este pensamiento con la siguiente afirmación: "Los yacimientos de petróleo ubicados a lo largo de la costa del vasto Departamento de Piura, constituyen por su extensión, excelente calidad y proximidad a la mar (de 100 a 16;000 metros) una inmensa riqueza"[61].

Conocido inclusive desde los tiempos anteriores a los Incas, podemos decir, sin embargo, que con un criterio técnico moderno la industria del petróleo se inició en el Perú sólo a mediados del siglo pasado[62]. Efectivamente, en 1864, o sea un año después que el ingeniero A.E. Prentice, quien trabajaba al servicio de la Compañía de Gas de Lima, realizase la primera perforación petrolera en suelo nacional (en el lugar llamado Caña Dulce en la costa de Zorritos) y cinco después de que Edwin Drake perforara el primer pozo del mundo (Titusville) se fundó la primera empresa comercial para explotar el petróleo peruano: la "Peruvian Petroleum Company", organizada por el ingeniero norteamericano E. P. Larkin. Lo que le concede al Perú el papel de precursor en la explotación del petróleo en esta parte del continente. Los principales trabajos de exploración se localizaron en la zona de Zorritos en donde se perforó buen número de pozos con éxito relativo, lo que sirvió de base para que en 1870 se constituyera la empresa titulada "Compañía Peruana de Refinar Petróleo". Los resultados obtenidos fueron satisfactorios. El éxito feliz alcanzado en Zorritos animó en 1873, a una inversión de 150,000 soles en investigaciones análogas en la zona de Pariñas. Se emprendieron trabajos serios especialmente por las costas de Negritos y se instaló en el Callao una pequeña oficina de refinación, la primera de su género en el país. Más tarde se habilitó el puerto de Talara debido a la intensificación del

movimiento petrolero. Por los años 1875 a 1876 se iniciaron los trabajos de reconocimiento por el sur, en el departamento de Puno, en la zona de Pirin, los cuales se abandonaron sin obtener nada definitivo.

Después del receso ocasionado por la guerra con Chile –dice Oscar Quiroga en un artículo publicado en la *Revista de Marina* en 1939– se reanudaron (1883) los trabajos de explotación de Zorritos. Se instaló, entonces, una oficina de refinación en la caleta de Zorritos y se construyó un muelle con todas las facilidades para embarcar los productos explotados y beneficiados. De esta manera, la industria del petróleo renace en forma lenta pero firme, adquiriendo marcado impulso desde el año 1890 en que comienzan a producir las explotaciones de Negritos[63]. En este año –como hemos manifestado en páginas anteriores– por ley de 8 de noviembre se exoneró por 25 años a la industria minera (incluyendo el petróleo) de futuros impuestos; medida que sin duda favoreció su desarrollo y concitó el interés de los inversionistas nacionales y extranjeros por su explotación. Siete años después –según el testimonio del cónsul inglés Alfred St. John– la suma de dinero invertido en esta industria se calculaba entre 400,000 a 500,000 libras; la mitad de dicho capital era británico. En 1905, el número de empleados, operarios y peones que laboraban en este ramo era de aproximadamente 900 y la población que radicaba en la región petrolífera, vinculada de una u otra forma con su explotación, pasaba de 3,000.

Las más importantes compañías que operaban en el país después de la guerra –de acuerdo al minucioso y valioso informe presentado por Federico Moreno al gobierno en 1892– eran seis, divididas en dos categorías: compañías explotadoras y compañías exploradoras; todas se hallaban ubicadas en las tres regiones petrolíferas del departamento de Piura: la zona del centro (que comprendía el litoral de la provincia de Paita), la del norte (que abarcaba la provincia de Tumbes) y la del sur (que cubría el distrito de Sechura). Posteriormente y por mucho tiempo, la participación de otras compañías se hizo igualmente evidente: inglesas, norteamericanas, francesas e italianas[64].

Establecimiento industrial de petróleo de Zorritos

Fundado por Faustino G. Piaggio, italiano residente en el Callao y conocido hombre de empresa, fue el primer establecimiento en su género que funcionó en este continente. Precisamente, la producción de petróleo crudo en cantidades comerciales sólo se hizo en 1884 en sus laboratorios y con celebrado éxito. Un año antes, habían empeza-

do las operaciones para refinar kerosene y demás sustancias derivadas del petróleo, empleando maquinaria moderna. Su infraestructura podía holgadamente refinar 60,000 galones de kerosene mensuales; en 1892 se exportaban 40,000 galones. La magnífica calidad de este producto, desplazó casi por entero al que se importaba de Estados Unidos, disminuyendo en precio.

Los yacimientos de petróleo de Zorritos, ubicados a unos pocos metros de la orilla del mar, se encontraban comprendidos en la zona petrolífera más abundante de la región del norte. El terreno en posesión abarcaba 54 pertenencias de 40,000 metros cuadrados cada uno, ocupando los lugares conocidos con los nombres de "Boca Pan", "Quebrada del Pozo", "Quebrada de Peroles", "Quebrada de Tijeritas", "Quebrada de Tucillal", "Sechura" y "Zorritos". Por estas pertenencias, Piaggio abonaba anualmente, como contribución a la Escuela de Minas, la suma de 1,620 soles. Radicaban en el establecimiento más de un centenar de familias y contaba con un edificio para la capitanía de puerto y Resguardo y de un sistema ferroviario interno. Su capital en 1892 era de 100,000 libras esterlinas. Contaba con catorce pozos abiertos e igual número de castillos o torres de madera de 76 pies de elevación cada uno. Los pozos estaban situados en una línea paralela al mar y como a 30 metros de la orilla, mediando entre uno y otro la distancia de 10 a 15 metros. Con el transcurrir del tiempo, las concesiones e instalaciones de esta compañía fueron adquiridas por el Estado para constituir la "Empresa Petrolera Fiscal".

The London and Pacific Petroleum Company

Con esta razón social se organizó en Londres el 10 de setiembre de 1889 y con un capital efectivo de 250,100 libras esterlinas[65]. De las 25,000 acciones ordinarias emitidas, 20,000 fueron suscritas por los ingleses Herbert W.C. Tweddle y William Keswick; el resto de acciones se ofrecieron al público para ser abonadas en efectivo al suscribirlas.

Teniendo como centro de operaciones Talara y sobre una superficie de explotación de varios kilómetros, la compañía disponía de algunas caletas más o menos abrigadas: Talara, Negritos y Malaca, entre las más notables. Refiriéndose a la primera, el Ministro de Guerra y Marina decía en su *Memoria* de 1891 al Congreso: "Por la importancia comercial que ha llegado a tener la caleta de Talara, en la que se ha establecido una gran empresa de petróleo que ha hecho afluir allí muchos capitales que la han incrementado notablemente, sería muy conveniente que se elevase a la categoría de puerto, y que aprobaseis

la partida del presupuesto de aumento de este ramo, relativa a la dotación de una capitanía que vigile y fomente los ingresos fiscales en aquel punto del litoral".

Los muelles, de madera y fierro, eran bastante cómodos.

En el año 1892 el número de pozos abiertos ascendía a 30, ubicados casi todos en Negritos. La profundidad de estos pozos variaba entre 350 y 800 pies ingleses. En el año indicado, la producción de los pozos fue de 500,000 litros de petróleo diarios. En dicho año también, la empresa contaba con un buque-tanque de 259 toneladas de capacidad que conducía el petróleo a los puertos del Perú y Chile. En 1890 los campos de La Brea y Pariñas rindieron poco más de 8000 barriles. En este mismo año (en su edición del 7 de junio) *El Perú Ilustrado* informaba lo siguiente: "Por un despacho dirigido de Londres por el señor Carlos A. Pezet al señor Ministro de Relaciones Exteriores, sabemos que el 14 de abril próximo pasado, zarpó de New Castle on Tyne el vapor inglés *Ewo*, perteneciente a la London and Pacific Petroleum Co. con destino a Paita. Este vapor ha sido construido expresamente para la citada compañía para el carguío del petróleo en la costa del Perú. La empresa exporta el aceite por la caleta de la bahía de Talara y próximamente zarparán otros vapores de la misma compañía, para exportar el aceite a la China y a Australia". Cuatro años después, *El Comercio* daba la siguiente noticia: "El nuevo vapor *Mineral* de la Pacific Petroleum zarpó del Callao con destino a Talara, de donde regresará dentro de pocos días trayendo su primer cargamento de petróleo. En dicho vapor ha ido su propietario el señor Tweddle. Lleva carbón para los guardacostas *Santa Rosa* y *Chalaco* (edición del 20 de agosto).

Por su enorme calidad, el petróleo aquí tratado fue rápidamente acogido en el mercado interno para diversos usos. En la *Memoria* de 1890 presentada a sus accionistas, la Peruvian Corporation manifestaba: "Experimentos hechos en el ferrocarril de La Oroya y en algunos otros, para usar petróleo como combustible en vez de carbón, han dado hasta ahora tan satisfactorios resultados, que se han hecho arreglos con la "London and Pacific Petroleum Co." a fin de que suministre el aceite necesario para éste y otros ferrocarriles. Se ha calculado que la economía ascenderá a más del 40% en el costo del combustible"[66].

The Heath Petroleum Company Limited

Fue organizada y registrada en Londres el 30 de marzo de 1891 por

el propietario de los yacimientos de petróleo Francisco de Miranda[67]. El capital invertido hasta 1892 llegaba a 35,000 libras esterlinas. Las pertenencias, nueve en total (quebradas de Heath, Tucillal y Tres Puntas), cubrían una superficie de 360,000 metros cuadrados. En la quebrada de Heath se hallaba tanto el centro industrial como el centro poblacional.

La compañía contaba con un faro (sistema francés) de luz prismática colorada, cuyo radio alcanzaba a nueve kilómetros; asimismo, con dos lanchas de acero de 100 toneladas cada una (60 pies de eslora, 17 de manga y 7 de puntal) para el transporte del aceite de la excelente caleta de Heath hacia otros puntos.

Hasta la fecha en que Moreno expidió su *Informe*, dos eran los pozos que la empresa había perforado, con castillos de madera de 70 pies de elevación. Pagaba al Fisco 270 soles al año. Su existencia fue muy breve.

The Peruvian Petroleum Syndicate Limited

Fue organizado en Londres a comienzos de 1891 por el súbdito inglés residente en el Callao, John H. Harris, propietario de los terrenos petrolíferos al sur de la ciudad de Tumbes (quebradas de La Cruz, Garita y Mal Paso). El capital inicial fue de 10,000 libras esterlinas y 16 el número total de pertenencias de 40,000 metros cuadrados cada una. Desde 1901 reconoció y exploró la zona de Lobitos. Los resultados fueron halagadores y sobre esta base se constituyó la "Lobitos Oil Fields" la que inició una vasta explotación con magníficos resultados.

Para sus exploraciones, la compañía contaba con un castillo de 76 pies de altura, una perforadora, un caldero sobre ruedas y un motor a vapor portátil. Abonaba al Fisco la suma de 480 soles al año.

The Mancora Peru Petroleum Syndicate Limited

Se organizó en 1891 en la ciudad de Londres por acción de Emiliano Llona, representante de Manuel A. de Lama y socios residentes en Lima, propietarios de 289 pertenencias petrolíferas en Tumbes y Paita.

La transacción de venta arreglada en la capital inglesa se hizo por 150 pertenencias de 40,000 metros cuadrados cada una y a razón de 1,000 libras esterlinas por cada pertenencia. Posteriormente –apunta Moreno– fue modificada en Lima, donde el Sindicato suscribió un capital efectivo de 12,000 libras esterlinas dividido en 600 acciones.

Más de treinta capitalistas ingleses suscribieron esta singular negociación. La compañía, además del petróleo, debía ocuparse de la explotación de minas de oro, plata, carbón, etc. Su centro de operaciones fue la quebrada de Tucillal; un castillo de madera de 70 pies de altura, una perforadora con motor a vapor y un caldero portátil fue la maquinaria que hasta ese lugar se llevó. Poseía varias caletas.

Además de aquellas cedidas al Sindicato inglés, el señor Lama poseía 124 pertenencias. Abonaba al Fisco anualmente 3,670 soles.

The Petroleum Syndicate Limited

Fue organizado en 1891 en Londres por Federico Blume en representación de sus numerosos socios, propietarios de terrenos petrolíferos en Garita, Reventazón y Numura (región de Punta de Aguja, del distrito de Sechura). En el contrato celebrado, se estipuló que el capital de la empresa sería de 500,000 libras esterlinas, del que percibirían los propietarios de las pertenencias el 25% en acciones liberadas y dinero.

El número de pertenencias empadronadas por Blume y socios fue de 104 con 416 hectáreas, abonando al Fisco la suma de 3,120 soles anuales.

Con el advenimiento del siglo XX, la industria del petróleo se intensificó y extendió, salvo la crisis que por varios años se gestó merced al decreto supremo de 2 de setiembre de 1910, que prohibió formular nuevos denuncios petroleros e incluso tramitar los que estaban entonces en vigencia.

Para concluir debemos manifestar que durante 1905 se renovaron los trabajos de exploración en la zona de Huancané (Puno) en las márgenes del Titicaca. Una compañía norteamericana, "The Titicaca Oil Co." y una chilena "El Sindicato Petrolero del Titicaca" iniciaron estos trabajos en gran escala en Pirin y Corapata, respectivamente.

EL SISTEMA FERROVIARIO

En su ya clásico libro publicado en 1965, el ingeniero civil Alberto Regal señaló con profusa documentación las fatales consecuencias de la guerra de 1879 en los materiales e infraestructura de la red ferroviaria nacional. Los bombardeos, la ocupación de las tropas enemigas y el abandono completo de las labores de conservación y mantenimiento, determinaron que muchos de los más importantes tramos fe-

Volumen de transporte de pasajeros y mercaderías (toneladas)

Líneas Ferrocarrileras	1891*		1892		1893		1894	
	P	M	P	M	P	M	P	M
Ferrocarril del Sur	72,550	32,590	175,171	89,742	153,050	59,725	154,385	61,835
Ferrocarril Central	703,949	93,515	732,788	108,129	725,260	108,129	732,644	91,890
Ferrocarril de Trujillo	110,121	83,012	122,637	42,774	130,528	40,150	104,515	32,248
Ferrocarril de Pacasmayo a Guadalupe	17,878	12,261	57,153	27,711	53,153	24,833	57,092	13,082
Ferrocarril de Piura a Paita	—	—	—	—	—	—	22,061	19,895

Líneas Ferrocarrileras	1895		1896		1897		1898		1899	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M
Ferrocarril del Sur	147,568	63,222	183,880	77,033	195,030	86,511	252,269	78,289	291,630	82,006
Ferrocarril Central	623,502	78,747	806,585	111,590	809,953	115,809	821,975	122,798	823,211	147,475
Ferrocarril de Trujillo	80,629	35,185	138,385	48,069	161,911	57,503	191,352	70,798	189,148	69,602
Ferrocarril de Pacasmayo a Guadalupe	39,088	12,656	60,483	19,465	65,153	24,670	70,977	26,703	68,187	36,305
Ferrocarril de Piura a Paita	26,689	32,956	31,705	37,669	30,089	41,563	28,965	45,031	29,632	37,668

* Enero-Junio.

(Elaborado en base a: BONILLA, Heraclio... *El impacto de los* ..., pp. 98-109).

rroviarios quedasen totalmente inutilizados y sin posibilidad alguna de una reconstrucción inmediata[68]. Hacia 1886 buena parte de ellos se encontraban aún paralizados. "Los ferrocarriles –escribe Basadre en una parte de la *Historia de la República* aludiendo a esta época– estaban truncos, no producían un desarrollo agrícola, minero o industrial y no ofrecían ya trabajo al pueblo, ni fomentaban nuevas o antiguas fuentes de riqueza... El desgaste notorio de las locomotoras, los puentes y los demás materiales de los ferrocarriles hubieran impedido que ellos continuasen su tráfico y el gobierno no se hallaba en condiciones para mejorarlos".

A partir de 1890 –de acuerdo a lo visto en páginas anteriores– la historia de los ferrocarriles va a estar ligada directamente al pago de la deuda externa; la liquidación de ésta se concertó, precisamente, a través de la entrega de los ferrocarriles del Estado a los acreedores británicos que en dicho año formaron, para su explotación y conservación durante casi siete décadas, la Peruvian Corporation. Según refiere Basadre, se atribuye a Manuel Pardo en 1878 el proyecto de adjudicar a los tenedores de bonos los ferrocarriles del Estado para que se pagasen de su acreencia, los concluyesen y explotasen. Medida que vino a representar, por muchos años, la expresión más clara de la dependencia del país ante el extranjero[69].

Desde otro ángulo, durante estos años y fundamentalmente en los siguientes del presente siglo, el transporte de materias primas de los centros de producción (mineros y agrícolas) a los puertos de embarque, merced a la eficacia y rapidez del servicio, se hizo más evidente y fluido. De este modo, mediante el empleo intensivo de las líneas ferroviarias, se consiguió una fusión entre ambos rubros de la economía interna y el ferrocarril.

Abocada a controlar y explotar de inmediato tan interesante renglón del transporte, la Peruvian organizó varias administraciones que correspondían a los nueve servicios que se le habían conferido: Ferrocarril del Sur del Perú, Ferrocarril Central del Perú, Ferrocarril de Paita a Piura, Ferrocarril de Trujillo, Ferrocarril de Pacasmayo a Guadalupe, Ferrocarril de Chimbote, Ferrocarril de Ica a Pisco, Ferrocarril de Guaqui a La Paz y Navegación del Lago Titicaca. Sin duda, las dos primeras fueron las más importantes. Los ingresos obtenidos por todas estas líneas –según cálculos publicados por Macera– fueron fabulosos, ascendiendo progresivamente desde 2'797,745 soles en 1890 a más de cuatro millones en 1899, para alcanzar en 1928 cerca de 21'000,000 soles[70]. La red ferrocarrilera peruana llegó a La Oroya, Cerro de Pasco, Huancayo, Castrovirreyna, Cusco y Santa Ana.

Peruvian Corporation
Ingresos y egresos de ferrocarriles y barcos

Años	Ingreso bruto	Costo de mantenimiento	Ingreso neto	Tasa de cambio por el sol peruano peniques	Ingreso neto en £	% Costos de mantenimiento ingreso bruto
1890-91	1,840,008	1,244,733	595,275	37	91,771	67
1891-92	2,487,292	1,514,468	972,824	34	137,816	60
1892-93	2,284,865	1,535,847	749,018	29	90,506	67
1893-94	2,522,920	1,749,888	773,032	25	80,524	69
1894-95	2,577,064	1,622,621	954,443	24 1/2	97,432	62
1895-96	3,027,760	1,992,937	1,992,937	24	103,482	65
1896-97	3,230,479	2,331,317	899,162	22 3/4	85,233	72
1897-98	3,324,335	2,181,449	1,142,886	23 3/4	113,098	65
1898-99	3,528,334	2,277,201	1,251,133	23 7/8	124,461	64
1899-00	4,251,504	2,503,180	1,748,324	24 1/8	175,743	58
1900-01	4,887,367	2,900,476	1,986,891	24 1/4	200,758	59
1901-02	5,017,754	3,238,271	1,779,483	24	177,948	64
1902-03	5,436,000	3,412,695	2,023,305	24 1/4	204,438	62
1903-04	5,874,109	3,680,740	2,193,369	24 1/4	221,621	62
1904-05	6,636,505	4,306,583	2,329,922	24 1/2	237,846	64
1905-06	7,667,581	5,268,422	2,399,159	24 1/2	244,914	73

(BONILLA, Heraclio... *El impacto de los...*, p. 117).

El Ferrocarril del Sur del Perú[71]

Operó en un circuito económico muy importante, uniendo las zonas interiores de Arequipa y Puno con el activo puerto de Mollendo. Transportó principalmente lanas y cueros con destino a Inglaterra y, subsidiariamente, movilizó campesinos; la movilización intensiva de ambos rubros empezó al concluir la guerra civil de 1895 e intensificándose en los años posteriores.

Su capital inicial fue de 2'800,000 libras esterlinas, de las cuales 2'224,000 correspondían a los accionistas de la Peruvian y 375,000 a los obligacionistas de dicha empresa. En 1893 –continúa señalando Bonilla– este capital fue elevado con una suma adicional de 72,500 libras esterlinas para cubrir los gastos de extensión de la línea férrea hasta Sicuani.

El Ferrocarril Central

Unió la capital con el rico centro minero de La Oroya, explotado más tarde en gran escala por la Cerro de Pasco Corporation; con esta compañía norteamericana el ferrocarril adquirió su real significado económico. Transportó mercancías (cobre y otros minerales) para el mercado externo y pasajeros en menor proporción. Al comienzo, su capital de operación fue de 2'000,000 de libras esterlinas.

El Ferrocarril de Trujillo

Sirvió básicamente para conducir caña de azúcar de los diferentes centros cañaveleros (Cartavio y Casagrande, sobre todo) al puerto de embarque de Salaverry; secundariamente, transportó pasajeros. Fue el tercero en importancia.

El Ferrocarril de Pacasmayo a Guadalupe

Su funcionamiento estuvo vinculado a la producción local de carácter agrícola; al asumir la Peruvian su administración, el capital fue de 200,000 libras esterlinas, correspondiendo 307 al capital aportado por los obligacionistas. Transportó mercancías y pasajeros.

El Ferrocarril de Paita a Piura

Hasta 1894 fue administrado por Federico Blume en calidad de

DE PROPIEDAD DEL GOBIERNO

	Millas
Paita-Sullana	38
Pacasmayo-Guadalupe	59
Salaverry-Ascope	7
Chimbote-Suchimán	32
Lima-Ancón	22
Callao-Chicla	86
Pisco-Ica	45
Mollendo-Arequipa	106
Arequipa-Puno	217
Juliaca-Santa Rosa	80
Total	732

DE PROPIEDAD PRIVADA

	Millas
Chiclayo-Pátapo	15
Eten-Ferreñafe	27
Pimentel-Lambayeque	15
Lima-Callao	8
Lima-Chorrillos	9
Lima-Magdalena	4
Chancay-Palpa	15
Salinas de Huacho	6
Cerro Azul-Cañete	6
Total	105

Hasta 1904, año que marcó una nueva era en la historia de los ferrocarriles peruanos, las únicas ampliaciones fueron:

	Millas
Sullana-Piura	22
Piura-Catacaos	6
Ferrocarril de la compañía minera Cerro de Pasco	6
Total	34

De 1890 a 1904, años de gran progreso en los que el ferrocarril estuvo en auge, el progreso del país fue lento:

1891	*Millas*
La Peruvian Corporation Limited, construye la extensión de Santa Rosa-Sicuani	42
La extensión de Chiclayo-Oroya	50

(CONTINUA...)

1896	
Se pone en servicio la línea Trujillo-Laredo	7
Laredo-Galindo	8
1898	
Extensión de Chicama-Pampas	19
Ferrocarril Tambo de Mora-Chincha	66
1899	
Ferrocarril Supe-San Nicolás	4
1900	
Ferrocarril Ticlio-Morococha	8
Ferrocarril Casapalca-Carmen	3
1902	
Ferrocarril Huanchaco-Roma	26
Ferrocarril Supe-Pativilca	7
Lima-Magdalena	3
Total	243

Se suprimieron cuatro millas de la antigua línea de Magdalena y 18 entre Yonán y Tolón, lo que redujo la vía a Pacasmayo a una longitud de 41 millas. Tenemos:

	Millas
Ferrocarriles existentes en 1884	844
Suprimidos	22
Total	822

	Millas
Construidos a partir de	
1884-90	34
1890-1904	243
1890-1904 (pequeña línea Deauville cerca del Callao)	2
Total a comienzos de 1904	1,101

En 1904 se pusieron en servicio las siguientes líneas:

	Millas
1904	
Eten-Cayaltí	23
Lima-Callao (ferrocarril eléctrico de doble línea)	18
Lima-Chorrillos (ferrocarril eléctrico de doble línea)	18
Oroya-Cerro de Pasco	82
Bayovar-Reventazón	18
1905	
Callao-La Punta (ampliación de doble vía)	6
Galindo-Menocucho	3
1906	
Sicuani-Checacupe	25
Oroya-Huari	13
Ensenada-Pampa Blanca	12

(*Informes de los cónsules británicos*, vol. II, pp. 176-178).

Ferrocarriles del Perú en 1906

Caminos	Año de construc.	Ancho de la vía: mt.	Longitud en Km.
Paita a Piura	1884	1.45	97,000
Piura a Catacaos	1888	0.75	10,650
Bayóvar a Reventazón	1904	1.00	45,000
Pimentel a Lambayeque	1873	0.91	24,140
Eten a Ferreñafe	1871	1.45	43,100
Eten a Cayaltí	1904	0.60	37,000
Chiclayo a Pátapo	1871	1.45	24,000
Pacasmayo a Guadalupe y Yonán	1876	1.45	96,000
Salaverry a Trujillo y Ascope	1875	0.91	76,000
Chicama a Pampas	1898	0.91	30,000
Trujillo a Laredo	1896	0.91	12,000
Laredo a Galindo	1896	0.91	13,000
Galindo a Menocucho	1905	0.91	5,000
Huanchaco a Roma	1902	0.91	40,000
Chimbote a Suchimán	1872	1.00	52,500
Supe a Río Pativilca	1902	0.60	12,200
Río Pativilca a Paramonga	1903	0.60	10,000
Supe a San Nicolás	1899	1.00	6,000
Chancay a Palpa	1877	1.00	30,000
Playa Chica a las Salinas de Huacho	1876	1.00	10,000
Callao a Lima	1849	1.45	13,700
Lima a Chorrillos	1858	1.45	13,000
Callao a La Punta	1872	1.45	2,600
Callao a Bellavista	....	1.45	3,400
Lima a Magdalena del Mar	1902	1.45	5,000
Lima a Ancón	1869	1.45	37,000
Callao a Chicla	1870	1.45	141,300
Chicla a Oroya	1893	1.45	80,700
Ticlio a Morococha	1900	0.60	13,400
Casapalca a "Carmen"	1900	1.45	4,650
Cerro Azul a Cañete	....	0.91	11,000
Tambo de Mora a Chincha Alta	1898	1.00	10,000
Pisco a Ica	1869	1.45	74,000
Mollendo a Arequipa	1869	1.45	172,000
Ensenada a Pampa Blanca	1905	0.75	8,000
Arequipa a Puno	1871	1.45	351,760
Juliaca a Santa Rosa	1872	1.45	132,000
Santa Rosa a Sicuani	1891	1.45	68,000
Sicuani a Checcacupe	1906	1.45	41,000
Ilo a Moquegua	1871	1.45	131,000
Oroya a Cerro de Pasco	1904	1.45	21,000
Oroya a Huari	1906	1.45	43,100
Vista Alegre a Goyllariquisga	1905	1.45	100,000

(GARLAND, Alejandro... *Perú en 1906*, p. 251).

arrendatario, pagando a la Peruvian una renta anual del 2.5% sobre el total de los beneficios del ferrocarril. En aquel año, se formó la compañía Paita-Piura Railway con un capital de 100,000 libras esterlinas encargándose directamente de su explotación; al poco tiempo, el capital fue incrementado en casi el doble. Operó en el traslado del algodón de los distintos valles de ese departamento al puerto de Paita para después ser embarcados a Norteamérica y Europa; secundariamente transportó pasajeros y agua para la venta.

LAS INSTITUCIONES FINANCIERAS Y DE APOYO: BANCOS Y SEGUROS

Profundo conocedor de la historia del régimen bancario nacional, Carlos Camprubí escribió en 1967 en su excelente monografía sobre José Payán: "En la historia bancaria y monetaria del Perú, la guerra con Chile es una línea divisoria que la separa en dos etapas muy diferenciadas. Una anterior, nacida de la prosperidad falaz y cuyo destino después de corto tiempo fue adverso, y otra posterior que surge del caos y de la desgracia, y que no obstante se proyecta favorablemente y sin retrocesos hasta el nuevo siglo..."[72].

Precisamente de esta última etapa nos ocupamos en las páginas siguientes. En sus años iniciales, la casi agotada actividad bancaria siguió el ritmo que caracterizó la vida general del país: desarticulación política y administrativa, quiebra financiera, derrumbe de la economía, destrucción de la propiedad y caos monetario (cuyas más visibles expresiones fueron el billete fiscal, su desastrosa depreciación, la interferencia de los signos monetarios chilenos de naturaleza también fiscal y la desaparición de la moneda de plata). Desde otra perspectiva, el movimiento bancario (en su lucha por la supervivencia) quedó prácticamente reducido a sólo dos bancos empeñados en galvanizar, en medio de enormes dificultades, los escombros de nuestra economía[73]. Los grandes bancos del período anterior a 1879 (La Providencia, del Perú, Lima, Nacional del Perú y Garantizador) habían desaparecido; lo mismo que los dos bancos hipotecarios, quedando sólo como recuerdo de ellos "polémicas públicas, querellas judiciales y la vieja reglamentación de 1866 dictada por Manuel Pardo"[74]. Sin embargo, con el correr de los años, sobre todo a partir de 1896 en que se acentuó la confianza en el sector económico, se crearon nuevos bancos y los existentes engrosaron su capital, abriéndose, asimismo, algunas sucursales. Una reseña de ellos la ofrecemos a continuación.

El Banco del Callao

Nacido "pequeño y débil" a principios de 1877 de la liquidación de la sucursal en el Callao del Banco de Londres, México y Sud América, compartió con éste el destino de ser los dos únicos sobrevivientes de la debacle; con la diferencia de ser una institución peruana. Su vida institucional durante e inmediatamente después del conflicto, reviste caracteres dramáticos. Casi todo el año 1880 lo pasó en receso por los bombardeos y bloqueo de nuestro principal puerto, trasladándose a Lima en 1881; año en el cual –escribe Camprubí– hubo de escoger entre el fácil camino de la liquidación y el difícil de salvarse de la ruina, resolviéndose en definitiva por este último. En ese momento de encrucijada y de lucha, es cuando aparece la figura de José Payán en la historia del Banco al ser designado gerente general.

A partir de este momento (mayo de 1881) la marcha de la institución va a estar ligada estrechamente por muchos años al quehacer de este notable hombre de negocios cubano[75]. Efectivamente, en liquidación el crédito bancario (con suerte paralela a la bancarrota nacional), Payán asumió la grave y difícil responsabilidad de restablecerlo casi de la nada. Aquí su propio testimonio: "El año 81, época de la reorganización de nuestro Banco, nada había quedado en pie porque el ariete terrible de la debacle todo lo había demolido. Era esa época noche oscura que todo lo envolvía en letal adormecimiento. La melancolía, el escepticismo y la desesperación abrumaban los espíritus. La pobreza era general y faltaba dinero para todo. El crédito se había eclipsado..."[76].

Merced a su habilidad, esfuerzo y acertada administración, pronto el mencionado banco empezó a presentar síntomas definitivos de su total recuperación, hasta ocupar en 1888 el primer lugar entre sus colegas[77]. Las operaciones fueron vigorizadas y orientadas con criterios totalmente remozados; la confianza pública fue nuevamente ganada, con el consiguiente provecho de la institución. Las juntas generales de accionistas reunidas el 27 de abril y el 9 de mayo de 1883 hicieron las reformas necesarias de su Estatuto y en 1884 la flamante institución comenzó a preocuparse por la reforma monetaria que era en aquel momento "la mayor necesidad de la vida financiera"[78]. La acuñación de la moneda corrió a su cargo, saneando la circulación. Fue el único banco que por esta época inicial contó con sucursales en provincias (Callao, Piura, Chiclayo, Trujillo y Arequipa) y el primero también en establecer (marzo de 1888) una Sección Hipotecaria para llenar el vacío dejado por la desaparición de los antiguos bancos



JOSE M. PAYAN
Con tesonera e infatigable labor
impulsó el resurgimiento económico-financiero del Perú
posterior al conflicto de 1879.

hipotecarios. En 1887 su capital fue incrementado a 100,000 libras esterlinas, aumentando el volumen de sus operaciones. Diez años después, cuando se produjo la fusión con otra institución bancaria, su capital y reservas ascendieron a 2'012,880 soles, alcanzando en 1907 a 7'750,000 soles.

En torno a este banco que operó como tal hasta 1896 se fue tejiendo –dice Yepes– uno de los grupos de influencia más importantes en la estructura de poder de comienzos de este siglo.

El Banco de Londres, México y Sud-América

Constituido en 1863, continuó operando en pleno conflicto. Ajeno a las riesgosas operaciones de los demás en relación con los negocios del Estado y las emisiones de billetes –afirma Basadre– esta institución pudo seguir adelante. Durante los días de la movilización bélica en la capital, tomó a su cargo la venta de alhajas suministradas por las iglesias al gobierno, previo adelanto, con garantía de ellas, de la suma de 1'500,000 soles (billetes fiscales). Al régimen de García Calderón (1881) le suministró un préstamo de 18,000 libras esterlinas.

El Banco Italiano

Fundado en 1889, principalmente con capitales aportados por los miembros de esa colonia (en su mayoría genoveses), este nuevo banco se estableció sin mayor solemnidad o ceremonia. "Hasta el anuncio oficial de su nacimiento –refiere un articulista de la época– fue lo más insignificante que pudiera imaginarse". El diario *El Comercio* del 8 de abril de 1889, en sus notas de crónica, junto a una riña entre esposos, la caída desgraciada de un funámbulo del circo y el conato de suicidio de un venezolano, informaba "que no se había instalado el nuevo banco, pues aún se estaba arreglando el local". El capital inicial fue de 183,529.40 soles, dividido en acciones de 20 libras esterlinas nominales[79].

Con el transcurso del tiempo, la acción de este banco trascendió los linderos de su propia organización. Tomó parte en la constitución de las primeras compañías peruanas de seguros; apoyó la electrificación de los tranvías de Lima y ferrocarriles interurbanos y aquellas sociedades de energía eléctrica que pronto habrían de fusionarse en una empresa única (1906); intervino en el saneamiento de la circulación monetaria y en 1905 suscribió el 25% del capital primario de la Caja de Depósitos y Consignaciones.

Valor del Sol de plata en soles billetes

MESES	ENERO			FEBRERO			MARZO			ABRIL			MAYO			JUNIO			JULIO			AGOSTO			SETIEMBRE			OCTUBRE			NOVIEMBRE			DICIEMBRE		
Días \ Años	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886	1884	1885	1886
1				14.25		19.40	14.80		19.30	15.30	18.80	19.50	14.80	18.90	19.50		18.90	20.20	14.90	19.10	21.00	15.10	19.20		15.10	19.30	21.60	15.30	18.90	21.60				15.80		21.50
2	14.00	15.90	19.00	14.25	16.60			17.60	19.30	15.30	18.70	18.50	14.80	18.80		14.80	18.90	20.30	14.90	19.10	21.00	15.10		21.40	15.10	19.30	21.60	15.30	18.90	21.60		18.80	21.50	15.75		21.50
3	14.05	15.80			16.80	19.25	14.80	17.80	19.30	15.20	18.70	19.50	14.90		19.50	14.80	19.00	20.30	14.90	19.10	21.00		19.20	21.40	15.10	19.30	21.60	15.20	18.90		15.40	18.80	21.50	15.80		21.50
4	14.05		19.05	14.25	16.80	19.25	14.80	18.00	19.30	15.20	19.00			18.70	19.60	14.80	18.90	20.30	14.85	19.10		15.10	19.10	21.40	15.10	19.30	21.60	15.25		21.60	15.40	18.80	21.50	15.50		21.50
5	14.05	15.80	19.05	14.30	16.80	19.30	14.90	17.90	19.30	15.20		19.50	14.85	18.90	19.60	14.80	19.00	20.30	14.90		21.00	15.10	19.05	21.50	15.10	19.30			18.90	21.60	15.40	18.80	21.50	15.60		
6			19.05	14.30	17.00	19.20	14.90	17.90	19.30		19.00	19.50	14.85	18.90	19.60	14.80	19.10			19.00	21.00	15.10	19.05	21.50	15.10		21.60	15.30	18.90	21.60	15.45	18.80	21.50	15.60		21.50
7	14.05	15.80	19.05	14.35	17.70		14.90	18.00		15.10	19.10	19.50	14.90	18.90	19.60	14.85		20.40	14.90	19.00	21.00	15.10	19.05	21.50		19.35	21.60	15.40	18.90	21.60	15.45	18.80			18.80	21.50
8	14.05	15.75	19.05	14.30		19.30	14.90		19.30	15.10	19.20	19.50	14.85	18.80	19.60		19.10	20.60	14.90	19.00	21.00	15.10	19.05				21.60	15.40	18.90	21.60	15.45		21.50		18.80	21.50
9	14.10	15.75	19.05	14.30	18.00	19.25		17.80	19.30	15.10	18.60	19.50	14.85	18.80		14.80	19.10	20.60	14.90	19.00	21.00	15.10		21.50	15.15	19.35	21.60	15.40	18.90	21.60		18.80	21.50	15.70		21.50
10	14.10	15.75			18.00	19.20	14.90	17.90	19.30	15.00	18.70	19.50	14.85		19.60	14.85	19.00	20.70	14.90	19.00	21.10		19.10	21.50	15.15	19.30	21.60	15.35	18.90		15.50	18.80	21.50	15.70	18.80	21.50
11	14.10		19.00	14.25	17.10	19.20	14.90	17.90	19.30	14.90	18.80			19.00	19.70	14.80	19.00	20.80	14.90	19.10		15.15	19.10	21.50	15.15	19.30	21.60	15.35		21.60	15.50	18.80	21.50	15.70	18.80	21.50
12	14.10	15.80	19.00	14.35	17.80	19.25	14.90	17.90	19.30	14.90		19.50	14.90	19.00	19.70	14.80	19.05	20.90	14.90		21.10	15.15	19.00	21.60	15.20	19.30			18.80	21.50	15.50	18.80	21.50	15.80	18.80	
13		15.80	19.00	14.35	16.70	19.25	14.95	17.40	19.30		19.20	19.50	14.90	18.90	19.70	14.90	19.05			19.10	21.10	15.15	19.00	21.60	15.20		21.70	15.30	18.80	21.50	15.55	18.80	21.50	15.80		21.50
14	14.10	15.90	19.00	14.35	16.70		14.95	17.90		14.90	19.20	19.50	14.85	18.90	19.70	14.90		21.50	14.90	19.05	21.20	15.15	19.00	21.60		19.10	21.80	15.25	18.90	21.50	15.60	18.80			18.80	21.50
15	14.10	15.90	19.00	14.35		19.25	14.95		19.20	14.90	19.10	19.50	14.85	19.00	19.70		19.10	21.50	14.90	19.05	21.20		19.10	21.80	15.20	19.10	21.80	15.25	18.90	21.50	15.60		21.50	15.85	18.80	21.50
16	14.15	15.90	19.00	14.35		19.25		18.00	19.20	14.90	19.30	19.50	14.80	19.00		14.90	19.10	21.10	14.90	19.00	21.30	15.10		21.60	15.20	19.05	22.00	15.25	18.90	21.50		18.80	21.50	15.85	18.90	21.50
17	14.15	15.90				19.25	14.95	18.00	19.30	14.90	19.30	19.50	14.90		19.80	14.90	19.10	21.00	14.90	19.05	21.30		19.10	21.60	15.30	19.05	22.00	15.25	18.90		15.70	18.80	21.50	15.90	18.90	21.50
18	14.15		19.05	14.35	16.80	19.25	14.95	18.05	19.30	14.90	19.20			18.90	19.90	14.90	19.10	20.50	14.90	19.10		15.10	19.10	21.60	15.30	19.05	21.80	15.25		21.50	15.70	18.80	21.50	15.90	18.90	21.50
19	14.15	15.90	19.05	14.40	17.00	19.30			19.30	14.90		19.50	14.90	18.90	20.00	14.90	19.05	20.50	14.90		21.40	15.10	19.25	21.60	15.25	19.05			19.00	21.50	15.70	18.80	21.50	15.90	18.90	
20		15.90	19.05	14.40	16.80	19.30	14.95	18.05	19.30		18.90	19.50	15.00	19.00	20.00	14.90	19.05			1910	21.40	15.10	19.25	21.60	15.30		21.60	15.35	19.00	21.50	15.80	18.85	21.50	15.90		21.50
21	14.15	15.90	19.05	14.45	17.00		15.05	18.10		14.90	18.90	19.50	15.00	19.00	20.00	14.90		20.50	14.95	19.10	21.40	15.10	19.40	21.60		19.05	21.60	15.30	19.00	21.50	15.75	18.85			18.90	21.50
22	14.15	16.00	19.05	19.05		19.30	15.10		19.30	14.90	19.00	19.50	15.00	19.00	20.00		19.10	20.50	15.10	19.10	21.40	15.10	19.50		15.35	19.00	21.60	15.35	18.80	21.50	15.60		21.50	15.90	18.90	21.50
23	14.15	16.10	19.05	14.55	17.10	19.30		18.20	19.30	14.90	19.10	19.50	14.90	18.90		14.90	19.14	20.50	15.10	19.10	21.40	15.10		21.60	15.35	18.90	21.50	15.30	18.90	21.50		18.85	21.50	15.90	19.00	21.50
24	14.15	19.20			17.20	19.30	15.10	18.20	19.30	14.90	19.30	19.50	14.90		20.00	14.90	19.05	21.00	15.20	19.00			19.50	21.60			21.50	15.20	18.90		15.50	18.90	21.50	15.90	18.90	21.50
25	14.20		19.05		17.80	19.30			19.30	14.90	19.30			19.00	20.00	14.95	19.05	21.00	15.25		21.50	15.15	19.55	21.60	15.30	18.90		15.20		21.50	15.50	18.90	21.50			21.50
26	14.20	16.30	19.05		18.00	19.30	15.10	18.25	19.30	14.90		19.50	14.80	19.10	20.00	14.90	19.05	21.00		19.10	21.50	15.15	19.30	21.60	15.30	18.90			18.90	21.50	15.50	18.90	21.50			
27		16.30	19.05	14.70	17.70	19.30	15.10	18.25	19.30		18.80	19.50	14.80	19.10	20.00	14.95	19.05						19.40	21.60	15.30		21.50	15.30	18.90	21.50	15.50	18.90	21.50	15.90		
28	14.20	16.30	19.20	14.70	17.70		15.10	18.20		14.80	18.80	19.50	14.80	19.10	20.00	14.95		21.00					19.40	21.60		18.90	21.50	15.35	18.90	21.50	15.60	18.90			19.00	
29	14.25	16.30	19.30	14.70			15.30		19.30	14.80	18.80	19.50	14.80	19.00	20.00		19.10	21.00		19.10	21.50	15.10	19.40		15.35	18.90	21.50	15.40	18.80	21.50	15.60		21.50	15.90	19.00	21.50
30	14.25	16.30	19.30					18.40	19.30	14.85	18.80	19.50	14.80	19.00		14.95	19.10	21.00	14.95	19.10	21.00			21.60	15.30	18.90	21.50	15.30	18.80	21.50			21.50	15.90	19.00	21.50
31	14.25	16.40					15.00	19.00	19.30				14.80		20.00				15.20	19.20	21.50		19.30	21.60				15.30	18.70					15.90	19.00	21.50

Nota: Los espacios en blanco indican feriados o domingos.

(SOTO, Clodomiro y RAMIREZ GASTON, Enrique... *Guía de domicilio e industrial de Lima y comercial de las provincias del Callao y Huancayo*, pp. 57-79).

En 1901 abrió una sucursal en la zona vitivinícola de Chincha y al poco tiempo en los mayores centros industriales del sur (Arequipa, 1905; Mollendo, 1907). Anteriormente a esas fechas, contaba ya con una sucursal en el Callao.

Su tarifa hasta 1898 –de acuerdo a la referencia de Carlos Cisneros– era la siguiente:

ABONA	Plata	Oro
Por depósitos a 3 meses	2% anual	1% anual
" " " 6 "	3 "	2 "
" " " 9 "	4 "	2 "
" " " 12 "	5 "	2 "
COBRA		
Por avances de cuenta corriente	10% "	9 "
Por descuent	8 "	8 "

El Banco Internacional del Perú

Fue fundado el 17 de mayo de 1897, habiendo iniciado sus operaciones con un capital de 1'000,000 soles dividido en acciones de 100 soles nominales. El primer directorio estuvo conformado por los señores Elías Mujica, Jorge A. Vigors, Demetrio Olavegoya, Pedro Oliveira, Ismael Aspíllaga, Augusto B. Leguía, Ernesto Thorndike y Alfredo Benavides.

Su tarifa de intereses y descuentos era:

ABONA (en soles o libras)	
En cuenta corriente	1% anual
Depósito a la vista después de 15 días	1 "
" a 3 meses	2 "
" a 6 meses	3 "
" a 9 meses	4 "
" a 12 meses	5 "
COBRA	
Por descuentos	8 "
Avance en cuenta corriente	12 "



Oficina en Lima del Banco Alemán Transatlántico.
El préstamo concedido al Perú a comienzos del siglo XX
coadyuvó a la adquisición de los primeros cruceros
Grau y *Bolognesi*.

El Banco del Perú y Londres

Se fundó en julio de 1897 resulta de la fusión de la antigua sucursal en Lima del Banco de Londres, México y Sud América con el Banco del Callao. Su capital inicial fue de 2'000,000 soles, dividido en acciones de 150 soles; a principios de este siglo se elevó a un poco más del doble. Estableció sucursales en las principales poblaciones: Callao, Arequipa, Piura, Trujillo, Ica, Pacasmayo, Chiclayo, Cerro de Pasco y Cusco. Además, contaba con una Sección Hipotecaria en su local principal.

Su tarifa de intereses era la siguiente:

ABONA	Plata	Oro
Imposiciones a 3 meses	2% anual	1% anual
" " 6 "	3 "	2 "
" " 9 "	4 "	3 "
" " 12 "	5 "	4 "

COBRA	
Por descuentos en soles de plata	8% anual
Por descuentos en libras esterlinas	8 "
Por adelantos en cuenta corriente en soles de plata	10 "
Por adelantos en cuenta corriente en libras esterlinas	9 "
Préstamos hipotecarios	8 "

El Banco Popular del Perú

Fue creado el 13 de octubre de 1899, con el concurso de capitales nacionales y con el propósito de "contribuir al desarrollo del comercio y de las industrias peruanas". El primer directorio estuvo presidido por Mariano I. Prado, siendo su primer gerente el conocido banquero nacional Aurelio García y Lastres.

El Banco Alemán Transatlántico

Se estableció en Lima a comienzos de siglo como una filial del Deutsche Bank. En 1905 el gobierno peruano, por intermedio suyo, firmó un empréstito por 600,000 libras peruanas, que sirvió de base para la adquisición de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Estableció oficinas en el Callao y Arequipa.

La Caja de Ahorros

Fundada en 1866 y dependiente de la Beneficencia Pública de Lima, supervivió al desastre de 1879. Volvió a funcionar en 1883 después de la breve suspensión de sus operaciones acordada en octubre de 1881 a raíz de la ocupación chilena de Lima. Funcionó como banco de ahorros y negocio de hipotecas.

La Caja de Depósitos y Consignaciones

En el Perú, hasta el año 1905, no existía ninguna entidad oficialmente encargada de la custodia de los depósitos judiciales y administrativos. Los jueces de las diversas circunscripciones de la República ordenaban consignar los dineros o valores, que eran materia de litigio, a las casas comerciales más o menos acreditadas; en forma parecida se procedía con las sumas que de acuerdo a la legislación había que depositar para ejercer determinadas actividades, realizar contratos con el Fisco, efectuar gestiones administrativas o ser postor en las subastas públicas. Si este procedimiento, que puede calificarse de primitivo, ofrecía en Lima muy graves riesgos, en el resto de la Nación carecía casi por completo de garantías.

El Estado, por ley promulgada el 11 de febrero de 1905, creó esta institución. En virtud de lo dispuesto, los bancos Popular del Perú, Internacional Italiano y del Perú y Londres ofreciéronse para constituir dicha entidad. Posteriormente se incorporó como accionista el Banco Alemán Transatlántico.

La Caja se constituyó con un capital de 100,000 libras peruanas. Su establecimiento significó dos positivas ventajas para el Estado y los particulares: la absoluta garantía que prestaba a la custodia de los depósitos judiciales y administrativos y el 3% de interés anual que abonaba al Fisco sobre los fondos en efectivo que tuviera en su poder, lo que representaba un nuevo y apreciable ingreso al presupuesto[80].

Ahora bien, en cuanto al ramo de los seguros, la situación fue más o menos parecida que la que acabamos de referir con respecto a los bancos. Al firmarse el tratado de Ancón y durante algún tiempo más, no existió en nuestro medio ninguna compañía de seguros formada con capitales estrictamente nacionales[81]; los seguros de riesgos –acota Basadre– se contrataban mediante agencias de compañías extranjeras[82]. Ellas eran:

North British and Mercantile	: Agente G. Elster
London Assurance Corporation	: Agente A. Schultze



José M. Payán y el directorio del Banco del Perú y Londres.

Seguros contra incendios y marítimos	: Agente Duncan Fox y Co.
London Lancashire Insurance Co.	: Agente T. Dawson
Nacional Prusiana	: Agente A. Schultze

Además, funcionaban las agencias de las siguientes compañías: Royal Insurance, Guardian Fire Insurance Co., Phoenix Fire Office, South British, Manchester Fire Assurance Co. y la Compañía Magdeburguesa.

Sólo a partir de 1895, bajo severas medidas proteccionistas del Estado, comenzaron a operar compañías de seguros nacionales[83]. En efecto, la ley promulgada aquel año prohibió que las compañías de seguros efectuaran transacciones en el Perú a menos que el 30% del capital utilizado (3,000 libras esterlinas) fuera depositado en bonos, en efectivo o en acciones de alguna compañía de reconocida solvencia. Su objeto principal –escribió en 1898 Cisneros– era exigir a las agencias de las compañías extranjeras (quince en total) garantizar debidamente al público asegurador el cumplimiento, ante el Estado, de las obligaciones asumidas[84]. La quiebra de la Compañía de Seguros Massachussets en ese año de 1895, fue el motivo que esgrimió el gobierno para decidirse por tal medida y evitar así posteriores engaños. Como consecuencia de ello, 28 compañías (veinte de las cuales eran británicas) retiraron sus agencias, con excepción de la South British Company de Nueva Zelandia. Comentando esta actitud, el cónsul inglés Alfred St. John decía en 1896: "Parecería que las compañías de seguros británicas estuvieron mal aconsejadas cuando decidieron retirarse en forma tan abrupta. Después de todo, el monto de la garantía exigida no es grande. Al cambio actual, bastarían para el caso 3,000 libras y, mediante un acuerdo especial, esta cantidad puede ser depositada incluso en un banco londinense. Es este un asunto que merece ser reconsiderado, puesto que las compañías nacionales están asumiendo responsabilidades bastante fuertes"[85].

Las compañías nacionales que se formaron al amparo de ese dispositivo fueron tres: Compañía Internacional de Seguros (25 de julio de 1895), la Rímac (3 de setiembre de 1896) y la Italia (25 de setiembre de 1896) que introdujo en el país el seguro marítimo contra todo riesgo[86]. Las empresas en conjunto movilizaron 6'500,000 soles, o sea una suma que representaba las tres cuartas partes del presupuesto nacional[87]. Años más tarde, se fundaron la Urbana (1902), la Perú (1903) y en 1904 la Popular y la Nacional. Casi todas operaban tanto contra riesgos marítimos como de incendios, desempeñando importante rol en el desenvolvimiento económico de la Nación.

Operaciones de seguros

Años	Primas	Intereses	Siniestros
1895	1,888 - 389	343 - 570	----
1896	9,497 - 844	1,431 - 128	1,248 - 413
1897	15,858 - 211	5,547 - 769	2,875 - 336
1898	16,746 - 779	7,465 - 722	2,447 - 218
1899	19,269 - 775	9,103 - 009	7,923 - 075
1900	22,029 - 428	8,602 - 383	1,100 - 280
1901	25,629 - 936	9,580 - 715	5,971 - 220
1902	31,140 - 609	12,031 - 693	2,775 - 709
1903	37,030 - 843	15,677 - 858	8,192 - 363
1904	43,597 - 334	12,825 - 452	17,448 - 043
1905	59,058 - 606	12,005 - 540	6,521 - 948
1906	64,998 - 075	24,774 - 507	6,537 - 988

(GARLAND, Alejandro... *El Perú...*, p. 270).

B. COMERCIO

LA ACTIVIDAD COMERCIAL

En su mayor dimensión, estuvo representado por el comercio mayorista a través de las casas de exportación e importación establecidas en Lima, primordialmente, y en otras ciudades importantes de la República[88].

El comercio de exportación giró en torno a los productos de la industria agrícola y minera; los artículos manufacturados en el país –nos dice Garland– se exportaban en cantidades insignificantes y sólo a las repúblicas vecinas. El mecanismo para el caso primero, funcionaba muchas veces mediante adelantos, pagos de embarque y habilitaciones a los agricultores y mineros, "convirtiéndose así el comerciante en el intermediario obligado para la venta de sus productos en los grandes mercados mundiales". De esta manera, gran parte del total del comercio externo peruano, pasaba por las manos de estas firmas comerciales. En Lima –según la versión que recoge Basadre– el co-

mercio al por mayor tenía sus establecimientos entre las calles cercanas a la Plaza de Armas: los dos Portales, Judíos, Melchormalo, Arzobispo, Carrera, Coca, Banco del Herrador, Santa Apolonia, Cascarilla, Zárate, San José, San Pedro, por un lado; Mercaderes, La Merced, Baquíjano, Jesús Nazareno, por otro; Mantas, Valladolid, Correo, Pozuelo de Santo Domingo, General La Fuente en el otro sector[89].

Las grandes casas comerciales, que de hecho las hubo y en manos de extranjeros (italianos, sobre todo), operaban como intermediarios "entre los productores locales y el mercado internacional, y entre la demanda local de productos importados y su país nativo"[90]. Las más importantes –de acuerdo a la relación consignada por Cisneros– eran:

Casas exportadoras
- W.R. Grace
- Graham Rowe y Co.
- Duncan Fox & Co.

Azúcares
- Ph. Ott & Co.
- Canevaro e hijos
- Aspíllaga Hnos.
- E. Ayulo & Co.
- E. Swayne

Algodones
- F. Gulda & Co.
- H. Beausire & Co.
- Elguera Hnos.

Minerales
- Banco del Perú y Londres
- Backus & Johnston
- J. Gildemeister
- Cazorla Hnos.
- C. Weiss & Co.

Café
- Harten y Co.
- Tealdo y Peri

Coca
- C.M. Schroder y Co.

Cocaína
- A. Kitz y Co.
- Pehovaz Hnos. y Co.

Artículos variados
(Abarrotes, porcelanas, etc.)
- C. Weiss & Co.
- Julio Normand
- Stierlen
- J. Copello
- Polak
- Ringgold

Droguerías
- J. Gallese & Co.
- Meyer & Co.
- Hague & Castagnini
- J. B. Serra
- E. I. Grec
- F. Remy
- A. Bignon
- A. Boggiano

Cristalería y porcelana
- P. Ferrand e Hijos
- M. Grundel
- Marsano

Ferretería y útiles de labranza y minas
- C.M. Schroder y Co.
- G. de Menchaca
- A. Boursot
- P. Herouard
- E. Humphreys
- C.M. Morales y Co.
- Tomás Bresciani
- Dammert
- Dibós Hnos.
- Lorenzo Delaude
- Nosiglia Hnos.
- Solari Hnos.
- Azalia
- Falcone Hnos.
- E. Mombrllo
- N. Orezzoli
- E. Rampini

(CONTINUA...)

Tealdo y Peri
Fantasía y lujo
Broggi Hnos.
Oliveras y Valencia
Alfombras
Inurritegui y Montori
Trefogli y Tálleri
Instrumentos de música
G. Brandes
Fort
Confiterías y pasteles
G. Klein
Broggi Hnos.
P. Nove
A. Field
Caballerizas
Yurgens
Ridoutt
Joyerías y cambio de moneda
Sigmundo Jacoby e Hijos
A. de Verneuil, Alexander Parry
Rosemberg y Wallach
G. Welsch
P. Bidegaray y H. Costes
N. Bravo
Joyeros
Welsch Co.
Boggiano
Jacoby Co.
Ringgold
Barcelli
J. Copello y Cía.
Fox y Cía.
Mercadería
Harth y Cía.
Ottenheim
J.H. Smith
A. Eckestein
Harten y Cía.
Klinge y Cía.
Ludwig Grim y Cía.
Muebles
Hockoppler Hnos.
Malherbe y Cía.
G. Dreyfus
Magot y Cía.
Ciurlizza Maurer y Cía.

Movimiento comercial en Libras Peruanas

Años	Importación	Exportación	Total
1897	1'800,404	3'102,538	4'902,943
1898	1'929,727	3'027,477	4'957,204
1899	1'873,494	3'072,591	4'946,085
1900	2'317,150	4'497,989	6'814,950
1901	2'717,107	4'318,776	7'035,884
1902	3'428,283	3'703,971	7'132,255
1903	3'783,380	3'857,753	7'641,134
1904	4'357,338	4'066,639	8'423,978
1905	4'357,696	5'757,350	10'115,047
1906	5'010,496	5'695,879	10'706,375

(DAVALOS... *La Primera...*, T. I. p. 287).

El impulso dado al intercambio comercial desde 1897, se vio reflejado en el sinnúmero de sociedades anónimas y otras empresas que se agregaron a las ya existentes y que funcionaron con notable éxito económico. Además, el establecimiento del patrón de oro colocó a las transacciones comerciales en una línea estable.

En el sur, Arequipa, la actividad comercial –según lo manifestado por Alberto Flores Galindo– adquirió también una dimensión mayor. En 1895 se estableció la casa Ricketts. Por el año 1900, Rey de Castro y Cía. se encontraba en plena actividad. La casa Said e hijos se fundó en 1898. En fechas similares se intensificó el movimiento de otras casas como las de Gibson, Stafford, Forga y Co., Pattern Michel, Emilio de Romaña, Muñoz Nájar, etc. Hacia 1901 encontramos establecidas en Arequipa 17 grandes casas exportadoras-importadoras. En el norte, Piura, el ritmo comercial –de acuerdo a las pesquisas de Jorge Moscol Urbina– siguió un camino un tanto parecido[91].

Finalmente, como hitos importantes en esta sucinta narración cabe señalar dos hechos: 1º la fundación de la Cámara de Comercio del Callao, a iniciativa de un grupo de comerciantes de esa localidad el 15 de junio de 1887, figurando entre ellos: Albarracín y Freundt, Alvarez y Tirado, Baglietto y Cía., Berninzon y Cía., Compañía Inglesa de Vapores, Compañía del Dique, Conroy y Cía., Parodi Hnos., Juan C. Peralta, T.G. Piaggio, Rodil y Cía., Shute y Cía. y Simpson Brothers. El primer Presidente fue don Santiago Elizalde, sucediéndole los señores: Faustino G. Piaggio, José G. Gamero, Esteban Ferrando, Juan C. Peralta, Jorge Sharpe, etc. La acción de la Cámara, intensa y constante, se dejó sentir en todos los asuntos que interesaba al comercio, a la industria y a la marina mercante de nuestro primer puerto; 2º la fundación de la Cámara de Comercio de Lima ocurrida el 20 de abril de 1880 y cuyo primer Consejo de Administración estuvo presidido por el conocido hombre de negocios Pedro Correa y Santiago. Lo acompañaron José Payán, Luis Dubois, Eduardo Eyre, Edmond Dugenne, H.W. Isaacson, Gavino de Menchaca, Enrique Ayulo y Carlos Sass[92].

EL COMERCIO ILICITO

Interesante en sus distintos aspectos, resulta el tema del contrabando en el período subsiguiente a la guerra. Los periódicos, especialmente *El Comercio*, se convierten así en la fuente donde encontramos quejas y denuncias que sobre su existencia permanentemente hacen las autoridades portuarias o, en ciertos casos, la autoridad política. En

Relación del comercio inglés y el extranjero desde el puerto de Paita durante 1892

Calificación	Nacionalidad	Nombre del barco	Tonelaje	Entró	Desde	Carga	Salió	Destino	Carga
Goleta	Peruano	*Italia*	228	Ene. 1	Callao	Lastre	Ene. 12	Callao	Carbón de leña
Goleta	Peruano	*María Isabel*	235	Ene. 5	Buenaventura	Madera	Feb. 18	Iquique	Carbón de leña
Bergantín	Peruano	*José Romero*	213	Ene. 18	Callao	General	Ene. 27	Callao	Carbón de leña
Goleta	Peruano	*Clelia*	241	Ene. 21	Callao	General	Ene. 16	Iquique	Carbón de leña
Barca	Italiano	*Adalguisa*	218	Ene. 22	Guayaquil	Madera	Feb. 11	Callao	Carbón de leña
Barca	Peruano	*San Remo*	300	Feb. 3	Callao	Lastre	Mar. 4	Callao	Carbón de leña
Barca	Peruano	*Japón*	398	Feb. 6	Callao	General	Feb. 24	Callao	Carbón de leña
Barca	Peruano	*Concepción*	157	Feb. 6	Callao	General	Feb. 26	Callao	Carbón de leña
Corbeta	Francés	*Champlain*	2,000	Feb. 9	Callao	10 cañones	Feb. 13	Panamá	10 cañones
Bergantín	Peruano	*María L.*	241	Feb. 17	Tumaco	Madera	Mar. 24	Callao	Carbón de leña
Goleta	Peruano	*Italia*	228	Mar. 7	Callao	Lastre	Mar. 8	Boca Pan	Lastre
Bergantín	Peruano	*Laura*	191	Mar. 11	Buenaventura	Madera	Abr. 11	Sechura y Buenaventura	Lastre
Goleta	Peruano	*San Martín*	106	Mar. 15	Tumaco	Madera	Abr. 29	Sechura y Tumaco	Lastre
Bergantín	Peruano	*José Romero*	213	Mar. 19	Callao	General	Abr. 10	Callao	Carbón de leña
Barca	Francés	*Ena*	379	Mar. 20	Callao	Caucho			
						Indio	Mar. 21	Hamburgo	Caucho *
Barca	Peruano	*Cecilia K.*	272	Mar. 20	Guayaquil	Lastre	Mar. 30	Callao	Lastre
Barca	Inglés	*Maravilla*	656	Mar. 21	Callao	General	Abr. 4	Bahía Independencia	Lastre
Goleta	Peruano	*Propatria*	423	Abr. 10	Callao	Lastre	May. 11	Pacasmayo	General
Goleta	Ecuatoriano	*Nueva Fortuna*	193	Abr. 8	Buenaventura	Madera	Jul. 1	Sechura y Buenaventura	Lastre
Barca	Peruano	*San Nicola*	350	Abr. 21	Callao	General	May. 31	Antofagasta	Carbón de leña
Goleta	Peruano	*Dogali*	123	Abr. 19	Callao	Lastre	Abr. 21	Boca Pan y Pisagua	Lastre
Transporte	Peruano	*Santa Rosa*	333	Abr. 26	Callao	4 cañones	Abr. 27	Tumbes	4 cañones
Transporte	Peruano	*Santa Rosa*	333	May. 8	Tumbes	4 cañones	May. 8	Callao	4 cañones
Barca	Inglés	*Adelaida Mary*	537	May. 7	Callao	Lastre	Jun. 22	Liverpool	Semilla de algodón
Goleta	Peruano	*Montana*	159	May. 12	Callao	General	May. 14	Máncora y Callao	Lastre
	Peruano	*Josefina A.*	177	May. 13	Callao	General	Jun. 4	Callao	Carbón de leña
	Peruano	*Zorritos*	110	May. 19	Callao	General	May. 24	Zorritos	General
Barca	Peruano	*María L.*	241	May. 20	Callao	Lastre	Jun. 28	Callao	Carbón de leña
Barca	Chileno	*Jane Marie*	349	May. 23	Fishing	Petróleo	May. 24	Fishing	Petróleo *
Barca	Peruano	*Santa María*	137	May. 26	Callao	Lastre	Jun. 4	Talara y Callao	Lastre
Barca	Peruano	*San Remo*	300	May. 28	Callao	Lastre	Jun. 10	Callao	Carbón de leña
Barca	Peruano	*Concepción*	157	Jun. 9	Callao	General	Jul. 2	Callao	Carbón de leña
Bergantín	Peruano	*Catalina B.*	102	Jul. 2	Callao	Lastre	Jul. 11	Callao	Carbón de leña
Corbeta	Inglés	*Peaseant*	777	Jul. 16	Santa Elena	6 cañones	Jul. 18	Callao	6 cañones
Corbeta	Inglés	*Garnet*	2,120	Jul. 18	Callao	7 cañones	Jul. 18	Guayaquil	7 cañones

* Puesto en puerto.

determinados momentos, inclusive, su frecuencia e intensidad asumió características graves y alarmantes (1884, 1885, 1893, 1895) con el consiguiente perjuicio al Fisco. Justamente, el año 1884 el comandante del Resguardo del Callao, capitán de corbeta Arístides S. Aljovín, en oficio al Superintendente General de Aduanas (7 de octubre) hacíale ver el considerable volumen de contrabando que ingresaba por el Callao y cuya causa principal radicaba en la permisión concedida a los botes fleteros para atracar a los vapores que venían del extranjero antes de que éstos ingresasen a la Dársena. Como solución, recomendaba disponer que todo vapor, concluidas las visitas de capitanía y resguardo, fuese "remolcado inmediatamente hasta la Dársena, prohibiéndose entre tanto que atraque bote alguno"[92]. Aceptado en su totalidad, el pedido fue elevado al día siguiente al Ministerio de Hacienda para su consideración. Dos días después, por resolución suprema y con la firma del Ministro Galup, se aprobaba la medida en los términos siguientes:

"En mérito de las razones aducidas en este oficio y en el acompañado; y siendo obligatorio al Gobierno dictar todas las medidas necesarias para impedir y extirpar el contrabando.

Se resuelve:

Que una vez practicadas las visitas oficiales a los vapores que aporten al Callao con procedencia de puertos extranjeros, se prohíba que atraquen botes fleteros a dichos vapores, los cuales se dirigirán directamente al Dársena"[93].

Al año siguiente, el encargado de la Sección de Aduanas de dicho Ministerio decía en su *Memoria*: "Convencido de cualquier gasto hecho para reprimir el contrabando, representa seguro y considerable aumento de las rentas de aduana, no vacilo en proponer a US. la adquisición de cinco lanchas guardacostas, que vigilen nuestro extenso litoral, particularmente las secciones comprendidas de Eten a Tumbes y de Quilca o Chala a la quebrada de Sama".

Desafortunadamente ni en ese año ni en los sucesivos se hizo caso de tan necesaria e importante recomendación[94]. En consecuencia, los resguardos marítimos continuaron operando con los precarios elementos de que disponían[95]. A pesar de estas limitaciones materiales, continuamente se requisaron mercaderías que pretendían ser ingresadas al país de manera fraudulenta[96]. En esta línea, los artículos o mercaderías que en mayor volumen se confiscaban eran: cigarrillos (en octubre de 1885 el resguardo del Callao decomisó 12,000 cajetillas), telas (principalmente encajes de seda; en diciembre del mismo año se

confiscaron cerca de 200 piezas de blondas finas), sombreros finos de Guayaquil, comestibles y especias. Los baúles con doble fondo se convirtieron en los medios preferidos para introducir las mercancías. Los países de donde procedían los vapores con contrabando eran Panamá y Chile; por la vía terrestre se hacía a través de las fronteras de Tumbes y Bolivia. En la selva, los ríos sirvieron permanentemente de vías de acceso para este oscuro negocio.

Las autoridades obraron denunciando y requisando el contrabando. Destacó por su celo Adolfo Dancuart que llegó a ocupar la Dirección General de Aduanas; es célebre su *Informe* sobre el contrabando de Eten (abril de 1887) en donde señaló la culpabilidad y participación del administrador y empleados de dicho puerto. Merced a lo allí dispuesto, fueron suspendidas varias firmas comerciales del norte que se dedicaban al comercio ilícito de opio y otras mercaderías. Desde otro frente, los representantes del comercio urbano de diferentes localidades, también denunciaban ante sus Prefectos la existencia de tan anómala situación. En diciembre de 1887, la representación del comercio cusqueño denunció que el monto de los artículos fraudulentos que ingresaban a Puno, Cusco y Moquegua no era menor de 25,000 soles mensuales.

El 7 de enero de 1896, después de varios meses de discusión, se dio la ley reprimiendo el contrabando.

C. CUESTIONES SOCIALES[97]

LA HUELGA DE LOS FLETEROS Y PESCADORES DE CHIMBOTE EN 1884

La tarifa del 20 de noviembre de 1883 fijó en ocho soles al semestre la licencia para pescar en las aguas de nuestro litoral. Esta medida afectó indiscriminadamente tanto a los dueños de las embarcaciones (patrones) como a los humildes pescadores o ayudantes del patrón con trabajo esporádico.

En los primeros días de enero del año siguiente y después de varias semanas de vigencia de tal dispositivo, los pescadores de dicho puerto expresaron su total disconformidad con los nuevos impuestos; la medida adoptada en una reunión matinal a la que acudió un "considerable número de pescadores", fue la huelga. En efecto, contando desde el principio con la adhesión de los fleteros del muelle, los pescadores decidieron el día 8 "no hacerse a la mar" hasta conseguir

la derogación de "tan injusto como arbitrario procedimiento"[98]. La autoridad portuaria y el propio Alzamora opinaron que debería cancelarse la matrícula de los huelguistas y matricular a otros "que se sometiesen a lo mandado por el Ministerio respectivo"[99].

La huelga duró cerca de dos semanas, cuando se autorizó que los pescadores sólo deberían abonar la "mitad de lo que pagan los patrones, esto es, cuatro soles al semestre"[100].

EL CONATO DE HUELGA DE LOS AGENTES DE ADUANA EN 1891

Referido por Basadre en su *Historia de la República*, este suceso reviste cierta importancia en la historia social de los acontecimientos marítimos del siglo pasado, en relación con los intereses del Estado. Su génesis y desarrollo son descritos por nuestro ilustre historiador en los términos que a continuación trascribimos[101].

Con fecha 25 de octubre de 1891 fue expedida una resolución legislativa por la que se reglamentaban los depósitos con créditos del Estado. El propósito en ella invívito era el de otorgar valor y crédito a los papeles públicos, pues establecía que las finanzas o garantías para asegurar obligaciones a favor del Estado se debían hacer con los bonos emitidos por éste. El Ministerio de Hacienda expidió con fecha 16 de noviembre de 1891 una resolución por la que fueron requeridos los agentes de aduana de toda la República a sustituir forzosamente sus finanzas anteriores con un depósito en las cajas de esos organismos fiscales efectuado en soles de plata o en bonos de la deuda interna. Las Cámaras de Comercio de Lima, Callao, Arequipa y Piura y las entidades y personas dedicadas a la actividad mercantil en Mollendo, Ilo, Paita, Pimentel, Eten, Chiclayo, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote y Pisco manifestaron su oposición a la resolución en mención, pues consideraban que perjudicaba a los comisionistas modestos cuyo número en todo el territorio se calculaba en 200, con 600 u 800 dependientes. Los agentes del Callao resolvieron el 18 de diciembre de 1891 por unanimidad no efectuar el depósito exigido y suspender desde esa fecha y hasta nuevo acuerdo todo despacho de mercaderías afectas a derechos. Esta actitud halló eco en los diversos puertos de la República.

El 24 de diciembre del mismo año, se dio un decreto permitiendo a los dueños directos de mercaderías nacionales o nacionalizadas correr pólizas ante las aduanas para el despacho de aquéllas. El 2 de enero de 1892 fue denunciada la violación del pacto entre los agentes por dos de ellos. La huelga había sido rota. Y el 4 de enero, dicho

acuerdo quedó anulado por voluntad de los interesados y cada uno quedó en libertad para proceder como le pareciera.

La Resolución de 24 de marzo de 1892 redujo el monto de las fianzas invocando razones de equidad. De esta manera, no obstante haber fracasado en su conato de huelga, los agentes de aduana obtuvieron una victoria parcial.

LA HUELGA DE LOS JORNALEROS DEL MUELLE Y DARSENA DEL CALLAO EN 1894

En la dinámica del movimiento urbano-capitalino de la última década del siglo XIX y comienzos del presente, sin duda alguna el trabajador marítimo desempeñó un papel de primer orden en las luchas reivindicacionistas de entonces. Agrupados en los denominados "Gremios de portuarios", constituyeron uno de los sectores más combativos, proselitistas y vigorosos de los tres que existían y que coparon, por muchos años, el liderazgo de todo el movimiento obrero[102].

La huelga de los jornaleros del Muelle y Dársena del Callao (encargados de la carga y descarga de las mercancías) empezó el viernes 27 de julio de 1894 y tuvo como motivación principal la demanda de aumento salarial: 2.00 soles por la tonelada de mercaderías generales; 2.20 soles por la de madera y 2.40 soles por la de carbón[103]. Según la tarifa de precios del 13 de febrero de 1894, firmado por el capitán de navío y del puerto del Callao Ramón Freire y convenido por los jornaleros, debería cobrarse: 1º por carga y descarga del carbón de piedra en las bodegas, pontones y vapores 2.00 soles al día; 2º por embarque y desembarque de carbón vegetal y la recepción de las tinas a los carros 1.50 soles; y 3º por carga y descarga de toda clase de mercaderías 1.50 soles al día también[104]. Además, se estableció:

1º Que el jornal diario se dividía en tres partes: de 7 a 10; de 11 a 2 y de 2 a 5.
2º Que el tiempo que se trabaje fuera de estas horas se considerará como extraordinario y se abonaría 30 centavos por hora en el carbón de piedra y 20 centavos por hora en los dos últimos artículos.
3º Que no se permitirá a ningún individuo el ejercicio de esta industria marítima sin estar inscrito previamente en el gremio que le corresponde a tenor de lo dispuesto en el artículo 366 del Reglamento de Capitanías.
4º Que los matriculados que cometan faltas de insubordinación en el trabajo y los que sean descubiertos en contrabando, hurtos o cual-

quier otra falta que merezca pena infamante, serán expulsados de dicho gremio, conforme a lo preceptuado en el artículo 411 del indicado Reglamento.

La huelga se pronunció, precisamente, contra el tenor expresado de la tarifa aquí reseñada. El día 27, el movimiento marítimo se hallaba casi paralizado. En su edición extraordinaria del 28, *El Comercio* informaba: "Con motivo de la huelga de gremios marítimos, salen sin carga el *Mendoza* para Pimentel e intermedios y el *Arequipa* para Valparaíso e intermedios". En los días sucesivos, la calma de los huelguistas fue rota por diversos incidentes. En la mañana del 30 ocurrió el primero; los tripulantes de la fragata inglesa *Kinrose* (que se encontraba amarrada al dársena descargando carbón) realizaban las labores de vaciar y devolver las tinas que movía el pescante cuando fueron atacados por los jornaleros, protestando porque dichas tareas a ellos les "correspondía desempeñar"; el segundo piloto, Ricardo Salomón, utilizando una carabina hirió al trabajador Nicanor Saavedra, lo que provocó la reacción violenta de sus compañeros que pretendieron abordar dicha nave. La oportuna y enérgica intervención del personal del *Chalaco* (comandado por José Sánchez Lagomarsino) evitó consecuencias mayores.

El día 31 por la tarde, se reunieron por segunda vez en la Prefectura del Callao los Ministros de Relaciones Exteriores y de Hacienda, el Prefecto, los funcionarios del Muelle y Dársena y los delegados de los huelguistas con el propósito de discutir la oferta hecha por los empresarios de 1.75 soles para mercaderías y de 2.20 soles por carbón, "cuyo jornal se pagaría íntegro cualquiera que fuese el número de horas que trabajasen los peones". A pesar de las palabras persuasivas de los Ministros y del ofrecimiento formal (en caso de levantar la huelga) de que el gobierno cubriría la diferencia hasta nivelar los precios de tarifa, la propuesta fue desechada por los trabajadores; ante esta negativa, los empresarios retiraron sus ofertas, dejando las cosas en el estado en que se hallaban al producirse la huelga. El Ministro de Hacienda los conminó "a que si no les convenía ni aun la cantidad que pedían, no tenían derecho de estorbar que otra gente trabajara". Ante esta situación, los trabajos continuaron paralizados, varias naves detenidas y otras tuvieron que abandonar el puerto con la carga que habían traído. *El Comercio* en su edición del 1º de agosto, al mismo tiempo que protestaba por la "debilidad e ineptitud de la policía del Callao" condenó este malestar en los términos siguientes: "Ya es tiempo de que la autoridad adopte una línea de conducta seria con relación a la huelga de los peones del Muelle y Dársena. No es

aceptable que los trabajadores se crean autorizados a impedir, por la fuerza, que otros llenen las faenas que ellos se niegan a llenar. El comercio y el público en general sufren las consecuencias de esta situación anormal que se ha creado en el Callao. Los vapores salen con recargo y sin carga; los buques que llegan al puerto no pueden desembarcar las mercaderías que conducen. Esta situación no puede prolongarse por más tiempo, y la llamada a ponerle término es la autoridad, con medidas sagaces y enérgicas a la vez..."[105].

En la reunión habida en la tarde del 3 de agosto (que se prolongó hasta las 7.30 p.m. y que estuvo precedida por otra habida en Palacio de Gobierno horas antes) el gerente del Muelle y Dársena aceptó abonar el jornal de 2.40 soles exigido por los huelguistas, pero con la condición de pagarlo por terceras partes, es decir "que al que trabaje tres horas se le dará 80 centavos y 1.60 al que trabaje seis horas y el íntegro al que se ocupe todo el día". Los trabajadores plantearon recibir el jornal íntegro de 2.40 soles "aunque trabajasen pocas horas al día". La inflexibilidad de ambas partes entorpeció una vez más los arreglos para llegar a una solución. En los días que siguieron, los jornaleros persistieron en su afán de suspender periódicamente sus faenas, con el consiguiente perjuicio del comercio y de los buques transportistas. La falta de brazos impidió que muchas naves pudiesen descargar o cargar mercaderías en nuestro primer puerto; inclusive, durante la primera semana de setiembre, el tráfico de embarcaciones menores entre el Callao y las caletas inmediatas desde Cerro Azul hasta Huacho, se interrumpió[106].

Su duración de casi dos meses, ocasionó, pues, considerables perjuicios y pérdidas al comercio capitalino. Efectivamente las mercaderías –como queda dicho– al no poder ser desembarcadas por sus dueños en el Callao, eran llevadas de nuevo al sur o al norte con el respectivo gravamen por ese flete innecesario; además, los riesgos de su extravío o deterioro, al no estar ya cubiertas por el seguro, eran mayores. Para evitar tan grave daño –dice Basadre– los importadores se vieron obligados a realizar la descarga por su propia cuenta en lanchas fuera de los muros de la Dársena; medida que no fue consentida por la empresa. Por el contrario, exigió el pago de los derechos que le hubieran correspondido como si ella realizase la operación; de este modo, resultaba para el comercio "una situación inverosímil de tener que pagar dos veces por una misma operación por causas que en nada dependían de su voluntad"[107]. Las airadas protestas de los comerciantes chocaron reiteradamente con la indolencia y la apatía de las autoridades competentes.

La huelga culminó el 29 de setiembre cuando la Representación Nacional accedió a las pretensiones económicas de los huelguistas. Poco después (ley de octubre de 1894) se autorizó al Muelle y Dársena, en evidente compensación a este desembolso, percibir 30 centavos en vez de 20 por cada tonelada de carga que trajeran los buques, aparte de los derechos de desembarque ya establecidos[108]. Con ello, el único perjudicado fue el comercio. La medida fue anulada durante el régimen de Piérola.

En el surgimiento de esta prolongada huelga, ciertamente que concurrieron distintas circunstancias que desde algún tiempo atrás venían provocando cierto malestar entre la gente ligada a estos menesteres. En una curiosa y casi desconocida carta de un comerciante chalaco fechada el 29 de setiembre y que *El Comercio* publicó en su edición del 1º de octubre de 1894, encontramos una apreciación muy interesante sobre todas aquellas motivaciones que en conjunto alimentaron el conflicto aquí descrito. Según su autor, dos fueron las circunstancias que decididamente condujeron a este inevitable desenlace: 1º. La injusta compensación de la empresa del Muelle y Dársena para con los jornaleros al pagarles en moneda de plata al tipo corriente, lo que ella percibía "en soles de plata de 34 peniques". 2º. El proselitismo político (que se hizo más intensivo y evidente en ese año de 1894 a raíz de las elecciones) en el seno de la capitanía de puerto, favoreciendo a peones que "no reunían muchas veces los requisitos para laborar como matriculados"[109].

LA HUELGA DE LOS PORTUARIOS DEL CALLAO EN 1904

Al advenimiento del año 1904 gobernaba el país el Presidente Candamo y en los centros laborales urbanos se percibía, desde algún tiempo atrás, síntomas de un malestar que cada vez iba adquiriendo proporciones alarmantes y que provocó en determinados casos (la huelga de cigarreros, por ejemplo) la intervención decidida y enérgica del gobierno. Asimismo, asistimos en este año a la primera gran alza de precios que conoció el país de los productos de primera necesidad: carne, arroz, harina, frijol. El descontento fue incontenible. El civilismo nombró una comisión integrada por Antonio Miró Quesada, Felipe de Osma y Ernesto Ayulo. Su objetivo –sostiene Yepes– era precisamente resolver el problema de la alimentación popular[110]. Bajo este panorama movido e intenso, se llegó al 1º de mayo en que se gesta la huelga que ahora reseñamos y que fue considerada por Luis Miró Quesada como la más significativa e importante del

Perú de esos años y de sumo interés "para nuestros sociólogos y estadistas"[111].

Efectivamente, en aquel día el gremio de jornaleros de nuestro primer puerto (aparentemente congregados en torno al alza desmesurada de la subsistencias) expuso ante los organismos oficiales e instituciones públicas y privadas, vinculadas al quehacer marítimo, sus pretensiones salariales y mejoras en las condiciones de trabajo, así como reducción de la jornada laboral[112]. Sus peticiones –expuestas en el *Memorial* de fecha 1º del aludido mes y publicado por *El Comercio* en su edición del 4 de mayo– fueron enunciadas en los siguientes términos:

1º Que el jornal diario que perciba cada jornalero, esto es en el trabajo de carga o descarga, embarques o desembarques, trasbordos y en fin en toda clase de mercaderías y carga en general o trabajo que se efectúe en embarcaciones mayores o menores, etc. dentro o fuera de la dársena será, el de tres soles diarios, plata peruana, lo mínimo.

2º Por el embarque o descarga de carbón mineral, de cualesquier embarcación que sea, ganará cuatro soles diarios, cada uno.

3º Por el embarque o descarga de carbón vegetal, de cualquier embarcación, pagarán tres soles.

4º Por el embarque de metales, no se alterará su precio actual.

5º Por desembarcar maderas de vapores o buques, se pagará tres soles.

6º Por cada hora extra en metales o carbón mineral, se pagará ochenta centavos cada hora.

7º Por cada hora extra en mercadería de carbón vegetal o maderas u otra mercadería será sesenta centavos cada una.

8º Por cada día de trabajo en domingos o días feriados se abonará el doble sobre el jornal del trabajo que se ejecute.

9º También hay que advertir que el día se compondrá de ocho horas útiles de trabajo, esto es de 7 a.m. a 10 a.m. y de 12 m. a 5 p.m.

10º Hacemos presente también que el número de trabajadores que se ocupe en todos los pescantes de la Dársena sea completo, esto es de ocho hombres.

11º Pedimos que todo trabajo que se ejecute a bordo de cualquier nave, tanto en mineral, carbón o mercadería en general, esto es en los puestos de bodegajes, portalón, tiras, winches, etc. sea igual el jornal que se pague por el trabajo que en esa nave se desempeñe.

12º Si un trabajador se malograse en el uso de sus funciones, la empresa o compañía a que dicho individuo pertenezca, está en la obligación de abonarle su jornal diario del trabajo en que se ocupe,

con médico y botica, sin exceptuar los domingos, mientras permanezca en cama y hasta su entero restablecimiento; y si por desgracia falleciese, la empresa o compañía a que este jornalero haya pertenecido, le costeará los gastos de sepultación honrosa.

13º También se pide extirpar el abuso de esas casas llamadas de "trato" que con el nombre de contratistas, y basados en que pagan su contribución o patente, proporcionan tanto para los buques de vela o de vapor, gente por menos precio que el especificado en el pedido de los obreros, pudiendo desempeñar aquellos trabajos que dichas embarcaciones exijan la gente del gremio de jornaleros, que son los llamados a hacerlo.

14º Las llamadas casas de "trato" podrán proporcionar sólo para los buques o vapores que la soliciten gente de mar, como son marineros, fogoneros, cocineros, maquinistas, etc., y en fin, todos aquellos que deseen pertenecer mediante un contrato a la dotación de cualquier nave, los cuales se ocuparán sólo del aseo, reparación y maniobras del buque, ocupaciones que el llamado jornalero no está llamado a hacer.

15º Que cuando un vapor o cualquier clase de embarcación arribe a costa y se prepare para sus funciones, se solicita que se prohiba absolutamente el ocuparse en esas operaciones a la gente de a bordo, pues hay bastantes jornaleros en tierra y la gente de a bordo sólo se ocupará de la pintura, aseo y arreglo de su buque, como se observa en todas partes de Europa y América.

16º Hacemos presente, que si pedimos aquel salario, médico y botica como lo indica el artículo 12 para todo aquel jornalero que se malogre en el uso de sus funciones, es basado en nuestra conservación y riesgos personales, y no exponernos a perder la existencia miserablemente, por dar cumplimiento con la rapidez y premura que nuestros superiores o pilotos lo exijan. Pedimos que cualquiera que se malogre y quede inválido, se le dé una ocupación o destino adecuado a su estado, para que así ese pobre compañero pueda sostenerse[113].

Estas exigencias no sólo fueron desestimadas por las empresas y compañías que utilizaban la Dársena, sino que también tuvieron el inicial rechazo de la primera autoridad política del puerto y del diputado por la provincia, Antonio Miró Quesada[114]. Los primeros días transcurrieron en completa calma; el martes 3 una comisión (en representación de los peones del Muelle y Dársena) estuvo en Lima con el objeto de hacer presente al gobierno y al mencionado diputado "su intención de declararse en huelga si no se les aumentaba el jornal

que ganaban". El plazo otorgado fue de 48 horas[115].

En vista de que ni los empresarios cedían en sus posiciones (así lo informó el dirigente Antonio Arredondo a sus compañeros en la asamblea del jueves por la noche) ni que el gobierno conseguía favorecerlos, el 6 de mayo, por acuerdo optado el día 4, los jornaleros (ahora reunidos en la flamante Sociedad Unión de Jornaleros) suspendieron sus labores, paralizando con ello toda la actividad portuaria[116]. *El Comercio* en su edición vespertina de ese día informaba: "En la mañana de hoy paralizaron los jornaleros el trabajo de una manera pacífica. Antes de las 7, que es la hora en que principian las labores en la dársena, se reunieron en la plaza Grau y cercanías del muelle cerca de 300 personas, esperando que se les llamara al trabajo pagándoles el aumento solicitado; pero como esto no sucedió, poco después y atendiendo a las órdenes de la autoridad se retiraron los grupos tranquilamente".

A consecuencia de la huelga, quedaron sin trabajo las siguientes naves en el Muelle y Dársena:

Vapores: *Sileria, Chile, Bensigton, Tucapel* y *Cavour.*

Buques de vela: *Jane* (con madera), *Ancona* (con carbón), *Vasco de Gama* (tomando lastre), *Iberna* (con madera), *Sombarva* (con carbón), *Slieve Bawn* (con madera), *Altcar* (con carbón), *Arturo Fiker* (tomando lastre), *Selkirkshire* (con trigo), *Heaton Hall* (tomando lastre), *Gwertheym Castle* (con trigo), *Forthbance* (con carga general).

En la bahía quedaron:

Vapores: *Luxor, Sarmiento* y *Harold* (con carbón).

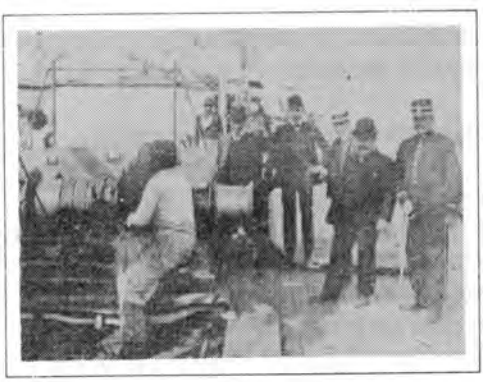
Buques de vela: *Chile* (con madera), *Víctima* (con carbón), *Santa Rosa* (con carbón de palo), *Leticia* (con carbón de palo), *Penrhyn Castle* (con trigo), *Garibaldi* (con carbón de palo) y *Juana Peral* (con trigo)[117].

En los días sucesivos, otras fábricas y factorías (Chucuito, el Águila y Guadalupe) siguieron igual ejemplo exigiendo aumentos salariales e indemnizaciones en caso de enfermedad o muerte; lo mismo ocurrió con el ferrocarril central en sus distintas secciones del Callao y con la empresa del gas que allí funcionaba.

Las autoridades del primer puerto, impotentes para detener la ola de agitación cada vez mayor y diversificada, solicitaron la presencia in situ del propio Ministro de Gobierno. Simultáneamente, notificaron a las bodegas y pulperías para que cerrasen sus puertas a las siete de la noche "de modo que no puedan expender licores al pueblo en las horas de la noche". Con fecha 9 de mayo, el Presidente de la Cámara de Comercio del lugar, Juan C. Peralta, se dirigió por escrito al coronel Prefecto de la Provincia para sugerirle convocase a una








La huelga en Lima y el Callao.
La acción de los marineros en beneficio de la comunidad.

reunión "con las personas cuyos intereses puedan estar comprometidos en el actual conflicto, a fin de acordar la forma de ponerle término". Aludía Peralta a los "serios perjuicios que se irrogan al comercio en general por la absoluta paralización de las operaciones del tráfico marítimo en el puerto"[118].

El día 10, el Ministro Quintana se reunió con los delegados del Muelle y Dársena que iniciaron la huelga. Cordial en su primer momento, la reunión culminó sin perspectivas de conciliación inmediata; los trabajadores fueron acusados de "agitadores e insensatos" en el manejo de la huelga. En la tarde del mismo día –refiere Basadre– en la reunión habida en la Prefectura del Callao a iniciativa de la Cámara de Comercio, todos los representantes de las empresas interesadas y el gerente del Muelle y Dársena se opusieron a conceder a los huelguistas el aumento solicitado, por estimarlo exagerado e injusto.

Sin embargo, tres días después, estos mismos representantes, teniendo como permanente mediador a la Cámara de Comercio de Lima, vislumbraron una posible salida en los términos siguientes:

1º Se formará una matrícula de jornaleros en la capitanía del puerto, con la intervención de la Cámara de Comercio.

2º La empresa del Muelle y Dársena se compromete a tomar a firme 200 trabajadores matriculados, ya sea con un sueldo fijo de 55 soles mensuales y 50 centavos por cada hora de sobretiempo, o si acaso se desea el trabajo alternado entonces pagará un jornal de 2.50 soles diarios y 50 centavos por cada hora de sobretiempo, siendo entendido que en ambos casos el precio señalado es para toda clase de trabajo.

3º El trabajo se dividirá en dos partes: de 7 a 11 de la mañana y de 12.30 a 5.30 de la tarde.

4º En caso de accidentes en el trabajo, la empresa del Muelle y Dársena los considerará como presentes en el trabajo durante el tiempo de la enfermedad; y en caso de muerte por la misma causa, abonará por los gastos de entierro: si es empleado por mes, el sueldo de dos meses; y si es a diario, 40 días de jornal[119].

El oficio, leído en la noche del mismo día en el local de la Sociedad Bolognesi, fue rechazado violentamente y en todas sus consideraciones por la masiva concurrencia. Más bien se aceptó la iniciativa del conocido jurista nacional Víctor M. Maúrtua, hecha en la mañana de ese día, de someter el conflicto al arbitraje. Se designaron como sus representantes a los abogados Quimper y Castañeda. La primera propuesta de los empleadores consistió en pagar un jornal de 2.60

soles diarios al trabajador marítimo por concepto de mercadería en general; posteriormente, se estudiaría el aumento solicitado por otro tipo de carga. La propuesta fue igualmente rechazada. Se insistió (aunque con una rebaja de 20 centavos respecto de la primera petición) en el pago de 3.80 soles por la descarga del carbón. Las reuniones fracasaron de comienzo a fin. Sin posibilidad, pues, de solución alguna, no obstante haber transcurrido dos semanas, el día 17 el Presidente de la Cámara de Comercio se dirigió al Director de Administración del Ministerio de Hacienda en los siguientes términos perentorios: "Suspendidas como se encuentran, todas las operaciones de carga y descarga desde el día 5 del corriente, se hace ya insoportable tal estado de cosas que tiende a tomar una forma permanente... La Cámara de mi presidencia se ve en el caso, harto sensible para ella, de declarar que han resultado completamente ineficaces todos los medios puestos en práctica para buscar una solución satisfactoria al presente conflicto, el cual ha nacido únicamente al calor de pretextos imaginarios; y considera por lo mismo que ha llegado el momento de que el Supremo Gobierno, inspirándose en los intereses de la nación, adopte la medida que en su elevado criterio juzgue más conveniente para poner término en el día a la difícil situación que atraviesa el primer puerto de la República".

Pedido que sería el preludio de los trágicos acontecimientos que se sucedieron dos días después. En efecto, el 19 de mayo el enfrentamiento campal entre soldados y gendarmes con los huelguistas (carentes de armas, pero mayoritariamente superiores en número) tuvo como escenario el Muelle y Dársena y las calles adyacentes al mismo. Como resultado de este primer choque entre la fuerza armada y el pueblo –escribe Basadre– resultaron varios huelguistas heridos de bala, entre ellos Florencio Aliaga (jornalero de 36 años) que murió poco después, convirtiéndose así, presumiblemente, en la primera víctima en la historia de los conflictos sociales urbanos en el Perú del siglo XX[120]. El comercio y la población en general mantuvieron cerradas sus puertas. Al iniciarse la tarde, la ciudad se hallaba prácticamente controlada por la policía y el ejército; el Muelle y Dársena mereció especial custodia. A las cinco de la tarde –según el referido autor– reuniéronse en el despacho de Gobierno, Saint Seine (gerente de la empresa del Muelle y Dársena), el Ministro de Hacienda y los representantes de los huelguistas (Antonio Arredondo, Primitivo Campos, Angel Ferreti y José Abanto) con el propósito de hallar una solución al conflicto salarial. El acuerdo a que se llegó, tras breve discusión de 30 minutos y publicado por Miró Quesada en su tesis

mencionada, fue el siguiente:

La empresa del Muelle y Dársena y las compañías de vapores debían abonar en lo sucesivo los jornales, conforme a la siguiente tarifa:

Por mercaderías generales y maderas	2.60	soles
Por metales	4.00	"
Por carbón mineral	3.20	"
Por cada hora extraordinaria de trabajo en mercaderías generales y madera	0.50	"
Por cada hora extraordinaria de trabajo en metales y carbón mineral	0.60	"

Estos jornales debían ser dobles en los días feriados.

En la misma noche del 19 fueron puestos en libertad todos los detenidos. Al día siguiente, con el triunfo logrado y con el privilegio de haber sido los primeros en conseguir la jornada de las ocho horas, los huelguistas reiniciaron sus labores después de más de dos semanas de paralización[121]. Comentando este final, Miró Quesada escribe en su tesis citada: "Las desgracias y calamidades que trajo como consecuencia ese movimiento obrero, nadie ha podido olvidarlas: la muerte de un hombre y las heridas y contusiones graves de 20 más, la clausura práctica del puerto, los trenes apedreados, el tráfico casi por completo suspendido y la pérdida de algunas decenas de miles de soles"[122].

Posteriormente, sus luchas se sucedieron con asombrosa frecuencia. En su *Informe* correspondiente a los años 1906-1907, el cónsul inglés Lucien Jerome hizo un enjuiciamiento demasiado severo sobre el quehacer de estos trabajadores. Dice así: "Los estibadores hacen todo lo que les parece y constantemente están en huelga o amenazan estarlo. Las autoridades parecen impotentes para proteger el trabajo independiente ya que los estibadores forman una unión que goza de monopolio e impide obtener mano de obra en forma independiente. Trabajan el tiempo que quieren o cuando lo desean, y los comerciantes y los dueños de barcos están desamparados y sin esperanza".

LA HUELGA DE LOS PORTUARIOS DE MOLLENDO EN 1905

En el ensayo inédito antes aludido sobre las principales huelgas y paros obreros habidos en nuestro país, encontramos utilísimas referencias sobre esta huelga. En el mes de marzo de aquel año los obreros marítimos de Mollendo, que desde meses atrás se venían organizando, puestos al habla con sus camaradas del Callao y presio-

nados por la irregular forma como se desarrollaba su jornada de trabajo y por el escaso salario percibido, resolvieron ir a la huelga, quedando por lo tanto completamente paralizado el movimiento marítimo del puerto.

Los huelguistas se mostraban pacíficos y sólo redujeron su protesta a la abstención del trabajo, a la vez que impedían que alguien traicionase la voluntad general. Viendo esto, la autoridad política de Arequipa de acuerdo con las de Mollendo, llevaron tropas al foco de la huelga, haciendo que los soldados ejecutasen las labores de carga y descarga, abonándoles las empresas fuertes jornales. Muchos obreros marítimos matriculados, tentados por los jornales excesivos, entraron a trabajar al lado de los soldados. Esta división motivó que la huelga se rompiera y fracasara sin que consiguieran los obreros que se habían mantenido en huelga 16 días, ni un solo centavo de aumento, ni la más mínima concesión en el trabajo. Antes bien, muchos obreros fueron despedidos, principalmente los que habían encabezado la huelga.

El 2 de abril se restableció por completo la normalidad; todos los obreros, menos los que habían sido expulsados, volvieron a sus labores. Las autoridades procuraron disolver las incipientes organizaciones obreras, que cayeron en una horrible confusión, quedando consumada en forma total la derrota de los trabajadores. Se puede afirmar que este movimiento regional dejó una amarga lección y un cruel desengaño en los trabajadores portuarios de esa localidad[123].

NOTAS AL CAPITULO XVI

1. *Informe del Jefe de la comisión exploradora del Alto Madre de Dios, Paucartambo y Urubamba por la vía del Cuzco, ingeniero Jorge von Hassel.* 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. p. 267.
2. *Informe sobre el intercambio comercial de Iquitos para el año de 1903 por el Cónsul Sr. Cazes.* En: *Gran Bretaña y...,* vol. III, p. 198. Años atrás, el padre Gabriel Sala había manifestado: "La causa de carestía de víveres en Iquitos es por el abandono en que está hoy la agricultura, de tal manera que casi nadie se ha ocupado de hacer chacras y criar ganado. Todos se han dedicado al caucho". Cfr. *Apuntes del viaje del Padre Sala. Exploración de los ríos Pichis, Pachitea y Alto Ucayali y de la región del Gran Pajonal.* Lima, 1897.
3. Extraído de la planta denominada vulgarmente schiringera o pao shiringa y apreciado comercialmente más que el caucho, el jebe o chiringa presentaba tres calidades con tres precios diferentes: el jebe fino que era extraído por medio de incisiones hechas en el árbol para recibir el jugo en unos recipientes y cuajarlo por medio del humo; el jebe débil, obtenido también por el sistema de sangrías con el fin de cuajarlo de modo natural; y el sernambi de jebe constituido por los desperdicios de jebe fino que solían quedar en las cisuras de los árboles. El trabajador encargado de la explotación del jebe o shiringa era el shiringero, cuyo aviamiento para seis meses de faena se componía de: 6 paneros de fariña (harina de yuca), 2 arrobas de carne salada, 4 arrobas de frijol, 2 arrobas de azúcar, 1 arroba de café, 2 ó 4 latas de manteca de 5 libras cada una, un poco de ajos y una media arroba de sal.
4. Cfr. HASSEL, Jorge von... *La industria gomera en el Perú.* Lima, Imprenta de *La Opinión Nacional,* 1905. p. 24.
5. Evidentemente, su auge estuvo ligado a la utilización industrial del descubrimiento que hizo el inventor norteamericano Charles Goodyear del proceso de vulcanización. Durante esta etapa de prosperidad, Brasil ocupó en nuestro continente el primer lugar, seguido de Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia y Venezuela. En nuestro medio, el negocio del caucho cambió completamente el panorama de algunas zonas selváticas; por ejemplo la del Ucayali donde afluyeron gentes de todas partes se intensificó el movimiento comercial. Cfr. ORTIZ, Dionisio... *Alto Ucayali y Pachitea,* T. I, p. 13.
6. Cfr. BONILLA, Heraclio... *El caucho y la economía del oriente peruano.* En: *Historia y Cultura.* Lima, 1974, Nº 8, pp. 69-80. Con semejante importancia merecen citarse los dos siguientes libros: PENNANO ALLISON, Guido... *La economía del caucho.* Iquitos, Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía, 1988; y FLORES MARIN, José... *La explotación del caucho en el Perú.* Lima, Seminario de Historia Rural Andina de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos,

1977.

7. *Informe del Cónsul de Iquitos Sr. Adamson, correspondiente al año 1898.* En: *Gran Bretaña y...*, vol. III, p. 195.
8. Cfr. *La industria gomera...*, pp. 19-20.
9. *Loc. cit.*
10. BONILLA, Heraclio... *Ob. cit.*, p. 84.
11. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Loreto...* En: *El Comercio.* Lima, 30 de marzo de 1894, p. 3 (edición de la tarde). En nuestros días, el antropólogo peruano Stefano Varese ha escrito: "El empresario cauchero trabajaba con dos sistemas, según el tipo de peón que tenía. Con el trabajador mestizo se utilizaba el sistema de enganche con el cual se vinculaba el peón al patrón por medio de una eterna deuda que nunca se lograba cancelar... El segundo sistema, el más difundido, se utilizaba con las poblaciones nativas. Consistía simplemente en esclavizar un buen número de indios e indias jóvenes trasladándolos de su lugar de origen a otro. Pero más refinada aún era la práctica difundida e institucionalizada con eficacia por Fitzcarrald, quien con su verdadero "conocimiento etnológico" de la montaña había sabido utilizar las rivalidades tradicionales de los varios grupos tribales. El método era simple: se entregaban armas a los cunibo que tenían que pagar con esclavos campa, después se entregaban armas a los campas y éstos a su vez tenían que pagar con esclavos cunibo o amuesha, y así sucesivamente en una cadena de correrías trágicas que tiñen de tristeza y horror casi cuarenta años de historia de la selva peruana..." Cfr. VARESE, Stefano... *La Sal de los Cerros.* Lima, Universidad Peruana de Ciencia y Tecnología, 1968.
12. *Informe y proyecto de mejoras en el cultivo y explotación de la goma elástica en la región amazónica peruana por el ingeniero agrónomo don Huberto G. Arce.* En: LARRABURE, Carlos... *Colección de leyes...*, T. XIV, p. 63. Primigeniamente fue publicado en *El Agricultor Peruano* (marzo a junio de 1907).
13. *Informe sobre el intercambio comercial de Iquitos para el año de 1906, por el Cónsul Sr. Cazes.* En: *Gran Bretaña y...*, vol. III, p. 215.
14. Lamentablemente no disponemos de abundante documentación que nos pinte a plenitud la arriesgada y disipada existencia de este personaje de nuestra selva. Sin embargo, los pocos datos dispersos nos permiten tener una idea aproximada de su intensa actividad en la explotación del caucho.
15. Cfr. *Informe del Jefe de la...* En: *Perú. Junta de Vías Fluviales... Ultimas exploraciones...*, p. 276. "Después de trabajada una región –afirma el mismo autor– el cauchero pasa a otra y a otra. Al llegar a un lugar virgen de anteriores explotaciones de otros caucheros, instala su morada principal en la misma orilla del río o quebrada; emprende luego sucesivas excursiones al monte haciendo en cada jornada un campamento provisional que le sirve de centro para explotar los alrededores, marcando con su machete los árboles de caucho que va encontrando: y esos cortes son un signo de posesión religiosamente respetado por otros caucheros...".
16. FUENTES, Hildebrando... *La goma de Loreto.* En: LARRABURE, Carlos... *Colección de...*, T. XIV, pp. 87-88. En otra parte escribe: "Al cauchero nada le arredra: ni la soledad, ni las pestes, ni los otros hombres, ni los golpes de fortuna. El hace de todo: come, bebe, enamora, trabaja, debe, paga, lucha...".
17. MAVILA, Oscar... *Ligeros apuntes...* En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, T. XII, p. 100. En otra parte, escribió severamente: "El caucho, tal como hoy se

le explota, es la muerte, la despoblación, la lucha ciega contra la naturaleza".

18. Cfr. ORTIZ, Dionisio... *Monografía del Purús*. Lima, 1980.
19. Cfr. *Apuntes para la...*, p. 94. Semejantes fueron las apreciaciones de coetáneos suyos como José M. Rodríguez (*Estudios económicos...*, 1895) y José Clavero (*El Tesoro del...*, 1896).
20. Durante la ocupación chilena se ordenó, por decreto de 9 de febrero de 1882, la venta de un millón de toneladas de guano.
21. Con cierta ingenuidad, el Ministro de Hacienda y Comercio en su *Memoria* de 1886 manifestaba: "...con la desaparición del guano y del salitre, ha cesado de hecho, para la Nación, el peso inmenso de una deuda exterior imprudentemente contraída". Por el contrario, la mayor parte de nuestras deudas provenientes de los empréstitos de 1869, 1870 y 1872 las pagamos, precisamente, con guano. Como dato interesante cabe consignar que hasta 1886, los acreedores del Perú apenas habían recibido por concepto de cancelación de la deuda 400,000 libras esterlinas, "lo cual hacía crecer la deuda por sus intereses, en vez de disminuirla".
22. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, pp. 110-111. Por su parte, el comité se comprometió a dar al gobierno del Perú, sin responsabilidad de devolución, 200,000 libras esterlinas en dieciocho mensualidades con la promesa de entregar la primera el día en que fuera ratificado el contrato. Es útil la consulta del artículo de Alfonso Quiroz Norris titulado *Las actividades comerciales y financieras de la casa Grace y la guerra del Pacífico 1879-1890*. En: *Histórica*. Lima, vol. VII, Nº 2, 1983, pp. 214-254.
23. Particularmente, resulta muy útil la lectura de dos trabajos: el de Carlos Palacios Moreyra, publicado e intitulado *La deuda anglo-peruana. 1822-1890*. Lima, Librería Studium, 1983; y el de José M. Rodríguez publicado (en varias entregas) en *El Perú Ilustrado* en marzo de 1889 con el título de *La deuda externa en el Perú*. De ambos, hemos tomado muchas referencias.
24. PALACIOS MOREYRA, Carlos... *Ob. cit.*, p. 112.
25. DAVALOS Y LISSON, Pedro... *Leguía (1875-1899). Contribución al estudio de la historia contemporánea de la América Española*. Barcelona, Montaner y Simón Editores, 1927. Entre los opositores sobresalen José María Quimper, Carlos Paz Soldán, José Arnaldo Márquez, José M. Rodríguez y Eugenio Larrabure y Unánue. Este último, llegó a sostener que correspondía a Chile pagar la deuda peruana por cuanto que, a través del tratado de 1883, "había pasado a poder de aquel país el territorio en el que se encontraban los principales yacimientos de guano". Quimper llegó a calificar al contrato como "Un amo de cien brazos que nos ataría de pies y de manos, un amo cruel y despiadado por ser un agiotista, una boa constrictora que nos quebrantaría uno a uno todos los huesos".
26. Cfr. QUIMPER, José María... *Las propuestas de los tenedores de bonos*. Lima, 1886, p. 12.
27. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, T. IX, pp. 130-131. Por no haber concluido el comité con el ferrocarril de Sicuani al Cusco en el plazo señalado, los tres millones de toneladas se redujeron a dos.
28. MACERA DALL'ORSO, Pablo... *Historia de la Compañía Administradora del Guano 1909-1945*. Lima, 1968, p. 15 (Versión mimeográfica).
29. Cfr. *Memoria del Capitán de Corbeta Ramón Valle Riestra, 1905. Intervención fiscal del carguío de guano: islas de Lobos*, p. 9. Este importantísimo opúsculo fue remitido por dicho oficial al Director de Administración el 15 de julio de

aquel año.

30. Por decreto supremo de 7 de enero de 1896, se nombró Interventor de las islas Lobos de Afuera al capitán de navío graduado Enrique Napoleón Alayza en lugar de Honorato G. Tizón; en abril de ese mismo año renunció al cargo.
31. Según se lee en el opúsculo antes mencionado, las islas de Lobos de Afuera poseían varios desembarcaderos y un buen fondeadero para toda clase de embarcaciones en la parte norte, mas no así en la del sur que era "desabrigada por los vientos y mar de ese lado".
32. LAVALLE Y GARCIA, José Antonio de la... *El guano y la agricultura nacional.* Lima, Oficina Tipográfica de *La Opinión Nacional*, p. 47.
33. Cfr. RODRIGUEZ, José M... *Anales de la...*, Ts. XV y XVI, anexos 111, 161 y 45, respectivamente.
34. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. X, p. 223. Por otra resolución de la misma fecha (4 de enero) se dispuso que los ingenieros percibirían un haber mensual de 600 soles.
35. Posteriormente fue modificada dicha ley, en lo que se refería a la inversión del producto del Estanco, aplicándose al servicio de empréstitos por las leyes números 43, 44, 91, 1088 y 5931.
36. En sus comienzos, el Estanco de la Sal abarcó la explotación de las salinas, el manipuleo de la sal industrial, el refinamiento de la sal para mesa y el transporte del artículo. Cfr. *Perú en cifras 1944-1945.* Lima, Ediciones Internacionales, 1945.
37. GARLAND, Alejandro... *El Perú en...*, p. 273.
38. La Compañía Salinera Nacional, que empezó a operar desde el 1º de enero de 1906, recibió también la administración de los depósitos de explosivos en la isla de San Lorenzo y la de los depósitos de cereales de Bellavista.
39. BARDELLA, Gianfranco... *Setenta y cinco años...*, cap. I, pp. 16-17.
40. *El Comercio.* Lima, 6 de junio de 1896, p. 1.
41. Semejante declaración hallamos en otros testimonios de la época.
42. Sumamente útil resulta el trabajo del ingeniero SAMAME BOGGIO, Mario, *El progreso de la minería en el siglo XX*, publicado en: *Visión del Perú en el siglo XX*, T. I, pp. 183-220.
43. ROMERO, Emilio... *El proceso económico del Perú en el siglo XX.* En: *Visión del Perú en el siglo XX*, T. I, p. 90.
44. El progreso de la minería peruana desde 1897 hasta 1908 fue tan importante que llegó a ser comparado con el de la agricultura y la ganadería en la Argentina durante esos mismos años.
45. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, pp. 45-46.
46. Fue en este año en que al fundarse las sociedades de agricultura y minería, se creó al interior la sociedad de industrias y en la que se dio cabida a los industriales manufactureros de la República. Tuvo como órgano de difusión la publicación mensual titulada *La Industria.* Años antes se había conseguido la creación de la Dirección General de Industrias.
47. BARDELLA, Gianfranco... *Ob. cit.*, cap. I, p. 18. Este autor considera que por los años de 1888 e inmediatamente siguientes, lo que primó fue una actividad artesanal que, en contados casos, alcanzó cierto desarrollo. En la edición vespertina de *El Comercio* del 30 de setiembre de 1901, aparece un interesantísimo artículo publicado en *El Times* de Londres el 20 de agosto de ese año y que traducido a nuestro idioma se denomina *El desarrollo industrial del Perú.*

48. Tomó este nombre en 1903 cuando se decidió ampliar la organización industrial y comercial. El primer directorio lo conformaron Mariano Ignacio Prado y Ugarteche, Tulio Turchi, Leopoldo Bracale, Bartolomé Boggio y, como director gerente, Juan Francisco Raffo. Con un capital de 100,000 libras peruanas, esta fábrica dio ocupación a cerca de 300 operarios, de los cuales aproximadamente la mitad eran mujeres. Cfr. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. XI, p. 230.
49. En: Archivo General de la Nación.
50. KLINGE, Gerardo... *La agricultura en el Perú.* En: *Perú en cifras.* Lima, 1945.
51. Cfr. MACERA, Pablo... *Ob. cit.*, p. 42.
52. La disminución notable de la población campesina (serrana) en las labores agrícolas se debió, indudablemente, a diversos factores; sobresalen dos: 1º La posibilidad que tenían otras industrias de ofrecer jornales más elevados que los de este ramo; y 2º El abandono del campo para engrosar las ciudades en busca de nuevas ideas y aspiraciones. KLAREN, Peter... *La formación de las haciendas azucareras y los orígenes del APRA.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1970.
53. Citado por Macera en su *Historia de la Compañía Administradora del Guano.* p. 34.
54. Cfr. *Perú en Cifras 1944-1945*, pp. 148-149.
55. Estas compañías azucareras extranjeras no fueron vistas con buenos ojos por los pequeños y medianos propietarios, ya que venían a absorber una industria que, hasta ese momento, estaba en manos de peruanos. En 1896 existían 62 ingenios y 21 se dedicaban a la fabricación de chancaca. Util por múltiples razones, es el libro de Rosemary Thorp y Geoffrey Bertram titulado *Perú: 1890-1977. Crecimiento y políticas en una economía abierta.* Lima, 1985.
56. Por resolución de 4 de abril de 1884, el gobierno nombró, a solicitud de varios productores de azúcar, una comisión que estudiase la conveniencia de suprimir los derechos con que estaba gravada el azúcar en su exportación. En atención al dictamen de la comisión, el 9 de mayo de ese año se optó por suprimirlos.
57. El mejor y más antiguo mercado de colocación de este artículo fue, sin duda, Chile; le siguieron Estados Unidos e Inglaterra.
58. Entre los firmantes figuraban Francisco Cornejo, Gaspar Zapata, Enrique Mendoza, Mariano Argüedas, Lorenzo de La Flor, Domingo Barrios, Manuel F. Nieto, Modesto Vera Tudela, etc. Con fecha 26 de mayo de ese año 1884, el Prefecto elevó el petitorio al Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda y Comercio. En: Archivo General de la Nación.
59. ALAYZA Y PAZ SOLDAN, Francisco... *Informe sobre la provincia litoral de Moquegua y el departamento de Tacna.* Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1903.
60. Con fecha 15 de enero se aprobó el pedido, ordenando que "todas las aduanas de la República permitan la exportación del camote libre de todo derecho fiscal". En: Archivo General de la Nación.
61. MORENO, Federico... *El Petróleo del Perú.* En: *El Comercio.* Lima, 20 de mayo de 1891, p. 3. Posteriormente y en entregas sucesivas durante el mes de junio, se publicó el resto de este excelente trabajo.
62. Durante el período virreinal, el empleo de este hidrocarburo fue haciéndose cada vez mayor. El Padre José de Acosta anotaba a fines del siglo XVII: "Existe un manantial de brea que en el Perú se llama copé. Los marinos usan este copé para alquitranar sogas y aparejos". Con tal objeto y también para ser destinada al calafateo y pintura de embarcaciones, al tratamiento de los cueros y a otros

usos menores, la brea obtenida del petróleo era recogida en vasijas de barro y enviada a España. Con el advenimiento de la República, los afloramientos petrolíferos de "La Brea y Pariñas", considerados propiedad de la Corona española, pasaron a poder de las familias Lama y Elguero, sucesivamente.

63. QUIROGA, Oscar... *La industria del petróleo en el norte del Perú*. En: *Revista de Marina*. Lima, año XXIV, setiembre y octubre, Nº 5, p. 468. Ingeniero e inspector técnico de yacimientos petrolíferos, Quiroga publicó varios trabajos afines de notable interés.
64. *Informe que presenta al Supremo Gobierno, el Comisionado don Federico Moreno, sobre los yacimientos de petróleo en el Departamento de Piura, su actual explotación y otras riquezas minerales que contiene ese territorio*. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Lima, 1893, T. III, pp. 283-343. De este minucioso y extraordinario estudio, entresacamos las principales referencias para la elaboración del presente parágrafo.
65. Según refiere Moreno, la tasación de los terrenos petrolíferos de La Brea y Pariñas, donde operaba dicha empresa, fue de 200,000 libras esterlinas (contrato del 8 de agosto de 1889 celebrado en Londres). Su anterior propietario fue Genaro Helguera que hasta poco antes de la transferencia era el encargado de su explotación. Amplia información sobre la génesis y desarrollo de esta compañía se halla en el volumen I (páginas 287-290) de los *Informes de los cónsules británicos* editado por Heraclio Bonilla.
66. Según cálculos de Moreno en su citado estudio, la Pacific Steam Navegation Company, que operaba con 20 naves, por el empleo del petróleo como combustible economizaría al año la enorme suma de 140,000 libras esterlinas, o sea, 980,000 soles peruanos.
67. Además de la explotación del petróleo, se convino en la explotación del yodo y de las diversas sales de bromo de las lagunas de Papagallo y Zapotal.
68. REGAL, Alberto... *Historia de los ferrocarriles de Lima*. Lima, Editorial Jurídica S.A., 1965.
69. Antes de aquella fecha, el enlace de Lima con el interior de la región del Centro estaba representado por los trenes de la "Empresa Minera y Ferrocarril del Callao a Cerro de Pasco" que, dos veces por semana, salían de la estación de Monserrate para llegar hasta Chicla. Los demás sistemas ferroviarios sólo ofrecían servicios de alcance local. Cfr. BARDELLA, Gianfranco... *Ob. cit.*, cap. I, p. 9. Según este mismo autor, las comunicaciones con el Callao y los balnearios estaban atendidas por el "Ferrocarril Inglés de Lima, Callao y Chorrillos" y por el "Ferrocarril de la Magdalena" que ofrecían cinco viajes diarios al Callao, siete a Chorrillos y cuatro a la Magdalena. La tarifa del ferrocarril de Lima a Ancón era de 0.50 soles, con la ventaja de ofrecer "transporte, cuarto, ropa y baño". En el Sur, el ferrocarril de Mollendo a Arequipa, Puno y Cusco fue administrado por Juan L. Thorndike, a cuyo cargo corría también la navegación de propiedad particular en el lago Titicaca. El ferrocarril de Trujillo a Salaverry fue operado por Eduardo C. Du Bois. En otras partes, las comunicaciones tuvieron un carácter demasiado restringido.
70. Además, la Peruvian poseía el uso gratuito de los principales muelles de la República y en 1907 se le concedió 300 artículos de libre importación. MACERA, Pablo... *Ob. cit.*, pp. 18-19.
71. Para la descripción de ésta y las otras líneas ferroviarias, seguimos de cerca el valioso estudio del investigador nacional Heraclio Bonilla titulado *El impacto*

de los ferrocarriles. Algunas proposiciones. En: *Historia y Cultura.* Organo del Museo Nacional de Historia. Lima, Instituto Nacional de Cultura, 1972, Nº 6, pp. 93-120.

72. CAMPRUBI, Carlos... *José Payán y de Reyna (1844-1919): Su trayectoria peruana.* Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1967. p. 19.
73. *Loc. cit.* No debemos olvidar que las instituciones bancarias nacieron y vivieron al amparo de los negocios del guano; y después de la decadencia de éste, fueron sostenidos por los negocios del salitre del departamento de Tarapacá.
74. BASADRE, Jorge... *Historia de la Cámara...*, p. 7.
75. Considerado como el factor principal y el símbolo del renacimiento de la institución bancaria en el país, Payán sin duda alguna se constituyó, bajo una dimensión mayor, en uno de los propulsores del resurgimiento económico-financiero del Perú. Su nombre está asociado –dice Basadre– a cuanta obra de aliento se realizó económicamente en nuestra Patria a fines del siglo XIX y comienzos del XX. Intervino decididamente, por ejemplo, en la formación de la Cámara de Comercio de Lima y más tarde en la constitución de la Compañía Nacional de Vapores; asimismo, fundador de la Compañía Salinera del Perú. Merced a su gestión, en 1889 se dio la Ley Hipotecaria de amplia resonancia en el país y que duró hasta 1929. Sobre la vida y el quehacer de este "obrero de las finanzas del país", es sumamente útil la lectura de dos semblanzas biográficas que aparecen en *El Perú Ilustrado* (Nº 233 del 24 de octubre de 1891) y en *Novedades* (Nº 26, 1903).
76. Discurso de agradecimiento al cumplir en 1906 sus "Bodas de Plata" al servicio del Banco. En: *El Comercio.* Lima, 18 de junio de 1906.
77. Acompañaron a Payán, desde 1881 hasta 1896, en la dirección del banco: Luis de Champeaux, Modesto Barabino, Andrés Dall'Orso, Gregorio Hurtado, Elciario Naranjo, Wenceslao Venegas, Carlos Weiss, Faustino Piaggio, Luis F. Gagliardo, N. Celesia, Alejandro Arenas, J.M. de Ezcurra, Julio Dubois, Lorenzo Delande, Julián Saint-Pére, Nicanor Márquez, José M. Mendoza, Carlos A. Prevost, Julio Ludowieg, Angel Cámpora, Angel Sánchez, Eduardo Eyre, Carlos Elizondo, Jorge Sharpe, Martín B. Wells, Pedro Correa, H. von Stuchrad, José Bucelli y Silvino Cavalié. En su edición del 9 de marzo de 1889, *El Comercio* publica un cuadro demostrativo de la situación de dicho banco, al final de los años 1883, 84, 85, 86, 87 y 88. Asimismo, es muy interesante el artículo que sobre dicha institución aparece en *El Perú Ilustrado*, Nº 197 del 14 de febrero de 1891.
78. RODRIGUEZ, José M... *Anales de la...*, T. XV, *Introducción*, p. 148.
79. Evidentemente el estudio más completo sobre esta institución, hoy Banco de Crédito del Perú, fue el que preparó Gianfranco Bardella y publicado en 1964 bajo el título de *Setenta y cinco años de vida económica del Perú: 1889-1964.*
80. Cfr. *Perú en cifras...*, p. 518.
81. Las antiguas compañías La Lima y La Sud-Americana liquidaron sus operaciones durante la guerra con Chile, y no obstante las grandes utilidades logradas en los años en que funcionaron, sus accionistas no tuvieron a bien reabrir sus puertas después de ajustada la paz con el vencedor. Cfr. GARLAND, Alejandro... *El Perú en 1986*, p. 267.
82. BASADRE, Jorge... *Historia de la Cámara...*, p. 7.
83. Históricamente, podemos decir que en ese año de 1895 se legisló por primera vez sobre el negocio de los seguros.

84. CISNEROS, Carlos y GARCIA, Rómulo... *Guía del...*, pp. 177-178.
85. *Informe general... 1896*. En: *Gran Bretaña y el...*, vol. I, p. 267. El ensoberbecimiento de esas poderosas compañías de seguros (fundado en la magnitud de sus fondos de reserva) unido a la hiriente desconfianza en la seriedad de las instituciones nacionales –dice el citado Garland– las indujo a tomar la resolución de liquidar las agencias que tenían establecidas en el Perú, a pesar de que ellas dejaban buen margen de utilidades. En 1897, nueve agencias británicas reabrieron. En este año, se creó la Inspección Fiscal de las compañías de seguros para la supervigilancia de su contabilidad.
86. Como dato curioso e interesante, cabe decir que en 1897 eran once las agencias extranjeras que pretendían disputar a las compañías peruanas el predominio en los negocios de seguros. Cuatro años más tarde, en vista de la competencia que amenazaba dañar esta actividad y a solicitud de las compañías nacionales, se expidió la ley del 20 de noviembre que reglamentó el ejercicio de su explotación. Esta nueva medida fue, asimismo, rechazada por las compañías extranjeras que decidieron definitivamente liquidar sus operaciones y servicios en el país. GARLAND, Alejandro... *Ob. cit.*, p. 268.
87. Según refiere Garland, la Compañía Internacional dio principio a sus operaciones rebajando en un 50% la tarifa vigente de los premios, estableciendo así una proporción más justa y equitativa entre las probabilidades de las pérdidas (por causa del pago de los siniestros) y el monto de los premios con beneficio directo del comercio y de los propietarios.
88. El comercio minorista o al menudeo estuvo, al igual que el comercio mayorista, como veremos de inmediato, en manos de extranjeros. "En casi todas las esquinas de las calles –escribió Cisneros– hay establecimientos destinados a la venta por menor de abarrotes y de muchos otros artículos de primera necesidad en las casas; siendo sus propietarios sin excepción italianos. Estos establecimientos se denominan pulperías". CISNEROS, Carlos... *Reseña económica...*, p. 46. Los franceses se dedicaban a la venta por menor de géneros (sedería, ropa hecha y artículos de lujo).
89. BASADRE, Jorge... *Historia de la Cámara...*, p. 7. Se incluye también (pp. 7-8) una relación detallada de las firmas comerciales existentes en Lima hacia 1888.
90. YEPES, Ernesto... *Perú 1820-1920. Un siglo de...*, p. 160.
91. FLORES GALINDO, Alberto... *Arequipa y el Sur andino (siglos XVIII-XX)*. Lima, Editorial Horizonte, 1977. MOSCOL URBINA, Jorge... *El comercio en Piura*. Piura, 1986.
92. La historia de esta institución ha sido tratada magistralmente por Jorge Basadre y Rómulo Ferrero en su libro varias veces citado en el presente volumen: *Historia de la Cámara de Comercio de Lima*.
93. Días antes (1º de octubre) el contador de la aduana de Paita, Artemio García, certificó el desembarque clandestino de 46 bultos del vapor inglés *Puno*; ellos contenían: damajuanas de anisado, cajones de cognac, cajones de vela de esperma, telas, hilos, perfumes, etc.
94. Con fecha 4 de setiembre de aquel año, el cónsul peruano en Iquique Luis E. Márquez se dirigió al comandante del *Santa Rosa* (que cumplía las funciones de aduana flotante en Mollendo) refiriéndole lo siguiente: "Cúmpleme denunciar a US. que ayer han zarpado de Arica cuatro balandras cargadas con mercaderías afectas a derechos fiscales, para desembarcarlas de contrabando en las caletas entre Sama y Pacocha; y que hoy salen de dicho puerto con igual

destino, seis embarcaciones más, igualmente cargadas". En oficio del 19 de ese mes, el Ministro de Hacienda y Comercio impartió instrucciones precisas al mencionado cónsul para evitar el contrabando. En: Archivo General de la Nación.

95. En un documento de la época (1888) hallamos la siguiente referencia sobre el contrabando en el sur: "Sabido es de todos que el origen de la ley que creó la Aduana de Sama fue el clamor de los comerciantes de buena fe de las plazas de Moquegua, Puno, Cusco y Arequipa, que sufrían la competencia que se les hacía por el contrabando por la frontera. En la costa comprendida entre Ilo y Morro de Sama hay gran número de caletas donde las embarcaciones menores pueden fácilmente descargar mercancías..." Cfr. *Informe presentado al Señor Director General de Aduanas por el Sub-Director de Administración sobre la instalación de la Aduana de Buenavista y Resguardo de Sama.* En: Archivo General de la Nación.
96. Por decreto supremo de 15 de enero de 1885, se aceptó el pedido del Comandante del Resguardo del puerto del Callao para restablecer el servicio de rondas en la bahía.
97. No es el caso en esta oportunidad describir la ola de huelgas que se sucedieron a fines del siglo pasado: de los tipógrafos (1892 y 1896), de los trabajadores de las fábricas de cigarrillos (1892), de los panaderos (1896), de los obreros textiles de Vitarte (1896), etc., sino aquellas vinculadas al quehacer marítimo.
98. Ese mismo día –según informaba el capitán de dicho puerto en telegrama del día 10 al Jefe del Departamento Marítimo del Callao, capitán de navío Federico Alzamora– el servicio de embarque y desembarque del vapor *Ecuador* que tocó allí el mencionado 8 fue necesario hacerlo con los propios botes del vapor.
99. Oficio de Federico Alzamora al Ministro de Guerra y Marina (10 de enero de 1884). En: Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.
100. Oficio de Federico Alzamora al coronel Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina (24 de enero de 1884). En: Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.
101. BASADRE, Jorge... *Historia de la...*, T. IX, cap. CXVIII, pp. 255-257.
102. La historia de estos gremios marítimos durante nuestro período, resulta vasta e interesante a la vez. En junio de 1885, "atendiendo las razones expuestas por la Junta de Comerciantes y de los Sargentos de los gremios marítimos", el gobierno resolvió reducir a la mitad de su valor la cuota que, por concepto del ejercicio de su industria, pagaban semestralmente los matriculados de los diversos gremios del Callao; medida que se hizo extensiva también a todos los matriculados de los demás puertos y caletas del litoral. Periódicamente, tenían que renovar su matrícula ante la capitanía respectiva, so pena de ser considerados "ilegales" y sujetos a multas. En 1896 –de acuerdo a la *Memoria* de Guerra y Marina de ese año– el número de matriculados en los distintos gremios de la Matrícula del Callao era el siguiente: fleteros nacionales (159), fleteros extranjeros (52), pescadores nacionales (190), pescadores extranjeros (80), playeros (20), lastreros (90), marineros (70), calafates (40), herreros (2) y carpinteros (48).
103. Como antecedentes coyunturales de este conflicto cabe decir lo siguiente. En meses anteriores y con la insinuante intervención del Prefecto de la provincia, se había arreglado que los carboneros percibirían el jornal entero cualquiera que fuese la fracción de días en que concluyera el trabajo la cuadrilla que los tomase a su cargo. El día 25 de julio, la empresa del Muelle y Dársena preten-

dió descontarles lo que faltaba para un día de 9 horas; con tal motivo "se dirigieron a la Prefectura donde no encontraron al Coronel San Román, dispersándose después de haberlo esperado casi hasta las seis de la tarde y haciéndose unos a otros la formal promesa de que mañana 26 se declararán en huelga". *El Comercio*, 26 de julio de 1894, edición de la mañana, p. 2. No obstante que en la mañana del 26 el Prefecto había resuelto que la tarifa de 1887 quedaba vigente (por ella se establecía 2.40 soles como jornal de carbón), la empresa se negó rotundamente a pagar dicha tarifa. De este modo –refería *El Comecio* en su edición de la tarde del día 26– la intención de irse a la huelga continuaba en pie. Sobre los antecedentes de este conflicto laboral, dicho periódico publica una profusa información en sus dos ediciones (matinal y vespertina) correspondiente al mes de mayo de 1904.

104. A esta tarifa –tal como lo señaló el corresponsal de *El Comercio* en el puerto– le faltaban requisitos sustanciales para ser legal; pero así y todo, venía aplicándose desde la indicada fecha. Cfr. *El Comercio*, 2 de agosto de 1894, edición de la tarde, p. 2.

105. Días más tarde, repetiría parecidas palabras: "El Callao es hoy una ciudad acéfala política y administrativamente, porque la cabeza y la dirección le falta en uno y otro sentido. No de otro modo puede explicarse la desatendencia del Intendente de Policía en los graves ataques a la propiedad, a la libertad industrial y al orden público que están cometiendo los huelguistas del Muelle y Dársena". *El Comercio*, 19 de setiembre de 1894, edición de la tarde, p. 3.

106. *El Comercio* y otros periódicos de la época, consignan innumerables casos de buques que tuvieron que descargar en otros puertos del litoral peruano, inclusive en los de otras naciones, por esta circunstancia.

107. BASADRE, Jorge y FERRERO, Rómulo... *Ob. cit.*, pp. 38-39. La Cámara de Comercio de Lima, a través de un oficio de su Presidente Enrique Barreda al Ministro de Hacienda, fechado el 26 de setiembre, protestó enérgicamente por el atropello de la mencionada empresa.

108. Comentando esta solución, *El Comercio* del 1º de octubre decía: "... no puede aceptarse sino como transitoria esta medida y sólo porque las circunstancias políticas hacían peligroso para el Gobierno emplear medios de fuerza".

109. En otra parte de la carta se lee: "Público y notorio fue que la capitanía del puerto se convirtió en club político, y que para conseguir adeptos en las últimas elecciones abrió de par en par las puertas de la matrícula, inscribiéndose en ella a todo el mundo, sin restricción de ningún género".

110. YEPES, Ernesto... *Ob. cit.*, p. 219. El corresponsal de *El Comercio* en el puerto refería en su crónica del día 1º: "Desde hace días ha circulado aquí la noticia de una huelga con motivo de los impuestos tan subidos que tienen ahora las mercaderías. Esta noticia comprobóse esta mañana. Como cuarenta individuos del gremio de carreteros al servicio de los señores Suito, Speciani, Pezzanece y Peña, se reunieron en un establecimiento de la calle Colón y acordaron irse en huelga con la cooperación de los jornaleros del Muelle".

111. MIRO QUESADA, Luis... *La cuestión obrera en el Perú*. Lima, 1904. Tesis de doctorado en Ciencias Políticas "mandada a insertar en los Anales Universitarios de 1904, por acuerdo de la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas".

112. En un trabajo inédito hallamos la siguiente explicación: "El injusto y defectuoso sistema en que se desenvolvían las tareas de embarque y desembarque en

nuestro primer puerto marítimo, en donde no había la menor consideración de parte de las empresas encargadas del movimiento marítimo, daba lugar a infinidad de reclamaciones que casi nunca encontraban justa contestación. El trabajo era excesivo, tanto en el puerto como en las naves y se prolongaba por más de diez horas...". *ZITOR* (seudónimo)... *Historia de las principales huelgas y paros obreros habidos en el Perú*. Lima, 1946. Texto mecanografiado presentado al Concurso "Fomento de la Cultura" (Premio "Antonio Miró Quesada"), pp. 12-13.

113. En los considerandos del documento se lee lo siguiente: "Ponemos en vuestro conocimiento los acuerdos de la proposición y reclamos, que hace saber todo el Gremio de jornaleros al supremo gobierno, a todas las compañías de vapores, a la empresa del muelle dársena, a la capitanía del puerto, a la primera autoridad de esta provincia y a todo el comercio en general; apoyados en la resolución y decretos dados por el honorable congreso, gravando con crecidos impuestos todos los artículos de primera necesidad que son tan necesarios para la vida y sostén de la población y en general para el pobre jornalero, que con el exiguo jornal que en la actualidad apercibimos cuando lo hay, no nos es suficiente siquiera para llenar las desesperantes necesidades de nuestra familia...". *El Comercio*, 4 de mayo de 1904, edición de la mañana, p. 3.

114. En una de las reuniones iniciales habida con una de las comisiones, el Prefecto les manifestó "que si asumían una actitud de desorden, las autoridades se verían precisadas a cumplir su deber en guarda de la tranquilidad pública". Cfr. *El Comercio*, 5 de mayo de 1904, edición de la mañana, p. 3.

115. En su edición de la tarde del 5 de mayo, *El Comercio* protestó por aquella versión que empezó a circular en el sentido de que los jornaleros, en caso de irse a la huelga, "serían reemplazados por soldados". En la noche de este mismo día, se nombró una comisión de peones "para que guardara el orden el día 6 en los alrededores del Dársena".

116. Bajo la presidencia de Antonio Arredondo, esta sociedad agrupaba a más de un centenar de jornaleros del Muelle y Dársena. Completaban la directiva: Saturnino Córdova (Vicepresidente), Angel Ferreti (Secretario), Pantaleón Salcedo (Tesorero), Estanislao A. Mansilla, Juan Carrera, Lorenzo Quispe y José Abanto (Vocales), Bernardino Alvarado (Fiscal) y Angel Carrillo (Síndico).

117. "A la una del día –informaba *El Comercio* en su edición de la tarde del 6– una comisión de jornaleros se acercó al despacho del Intendente para protestar de que la tripulación de los vapores y buques trabajaran en la descarga, usurpando sus derechos". Al día siguiente, una comisión estuvo en Lima en la casa del general Andrés Cáceres (senador por el Callao) "para tratar el asunto de la huelga".

118. Ese mismo día, los peones de la aduana en un *Memorial* dirigido al Director de Depósitos, solicitaron aumento de salario. Pedían S/. 60 soles mensuales; o sea, un aumento de 15 soles ya que percibían 45 soles. También solicitaban que en caso de accidente en el trabajo se les cancelase los 60 soles "para curación y alimentación" y en caso de fallecimiento se les concediese dos sueldos. El *Memorial* fue firmado por Manuel Jesús Valenzuela, Anselmo Rubio, Manuel Reaño, Faustino Aguirre, Glicerio Maguiña y Exequiel Moreno. El funcionario manifestó a la comisión que por el duelo nacional ocasionado por el deceso del Presidente Candamo, "el pedido no era oportuno". Cfr. *El Comercio*, 10 de mayo de 1904, edición de la mañana, p. 3.

119. Oficio del Secretario de la Cámara de Comercio del Callao al Presidente de la "Sociedad Unión de Jornaleros". Reproducido por Jorge Basadre en su *Historia de la...*, T. XI, p. 254.
120. *Ibídem*, p. 257.
121. Cfr. SULMONT, Denis... *Ob. cit.*, pp. 78-79.
122. Desde otro ángulo, podemos decir que tres notas caracterizaron a esta huelga: 1º El inquebrantable espíritu de unidad que animó a los trabajadores. Al respecto, en la asamblea del 8 de mayo el dirigente Pantaleón Salcedo expresó: "En veces me asombro, me da gloria y honra, cuando veo esta verdadera unión ejemplo para todas las demás clases obreras"; 2º El haber logrado que otros sectores obreriles se identificasen con su causa y asumiesen idéntica lucha de manera casi general; 3º El haber obligado al gobierno a preocuparse por la suerte de los trabajadores a través de una legislación más sensata y justa.
123. ZITOR... *Historia de las...*, pp. 13-14.

INDICE DE ILUSTRACIONES Y DE CUADROS ESTADISTICOS

Ilustraciones (Vol. 1)

	Pág.
Miguel Iglesias. Durante su gestión presidencial se suscribió el tratado de Ancón (A color)	41
Manuel A. Villavisencio. Hombre símbolo de la guerra de 1879 (A color)	42
Llegada al puerto del Callao del general Roque Sáenz Peña	49
El Presidente José Pardo y el general Roque Sáenz Peña desembarcando del *Iquitos* en 1905	58
Vista del jirón de la Unión a fines del siglo XIX	63
Fachada del Palacio de Gobierno a fines del siglo XIX	66 - 67
Andrés A. Cáceres. Sentó las bases de la Reconstrucción nacional (A color)	75
Lizardo Montero. Connotado miembro de la Armada Nacional (A color)	76
Aurelio García y García. Por estos años puso su experiencia y prestigio al servicio de su institución	82
Antonio de la Guerra. Integró varias comisiones de adquisición de buques, después de la guerra	85
José Pardo y Barreda. Presidente que mostró una permanente preocupación por la Marina (A color)	113
Augusto B. Leguía. Como ministro de Hacienda gestionó la compra de los cruceros (A color)	114
El transporte *Chalaco* fondeado en Panamá en 1906	123
Visita oficial del Presidente José Pardo al transporte *Iquitos*	129
Ruperto Alzamora. Bajo su mando arribó al Callao, el crucero *Lima* en 1889	137
Crucero *Almirante Grau* (A color)	145
Crucero *Coronel Bolognesi* (A color)	146
Calderas del transporte *Santa Rosa*	160 - 161

	Pág.
Crucero *Lima* anclado en el Callao	165
Cañón Armstrong del *Constitución* en 1906	180
Ejercicio de tiro de cañón a bordo del *Constitución* en 1906	187
Banda y guardia del *Constitución* en 1906	194
Zafarrancho de incendio a bordo del *Constitución* en 1906	199
El transporte *Constitución* anclado en el Callao	207
El C. de N. Eduardo Hidalgo y C. de F. Pedro Buenaño, 1er. y 2do. comandantes del *Constitución* en 1906	211
Maniobras a bordo del *Constitución* en 1906	218
Etapas del proceso de construcción de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en 1905	222 a 225
Detalle del crucero *Almirante Grau* y medallas alusivas (A color)	231
Testimonio gráfico sobre el menú del almuerzo ofrecido el día del lanzamiento del crucero *Coronel Bolognesi* (A color)	232
Vista de la popa del crucero *Almirante Grau* antes de su lanzamiento (1905)	240
Instante en que el crucero *Almirante Grau* es lanzado al mar	242 - 243
El crucero *Almirante Grau* corriendo a 24 nudos en el estuario de Glasgow, durante las pruebas	247
Prueba en tierra de los cañones que fueron colocados en el crucero *Almirante Grau* en 1906	252
Máquinas de vapor del *Almirante Grau* antes de su instalación	254
Bautismo del *Coronel Bolognesi* el 24 de setiembre de 1906	257
El *Coronel Bolognesi* a flote después de su lanzamiento	257
Comandantes de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en 1906	265
Croquis de los cruceros *Lima* y *Constitución* a comienzos del siglo XX	276
Testimonio gráfico sobre el *Coronel Bolognesi*	281
Certificado de construcción del *Almirante Grau*	284
Detalle de la popa del *Almirante Grau* (1906)	289
El crucero *Almirante Grau* empavesado en el Callao	295

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Visita oficial del ministro de Guerra y Marina al crucero *Almirante Grau*	307
Puertos y caletas del Perú a fines del siglo XIX (A color)	405
Muelle del puerto de Talara a fines del siglo XIX	407
Aduana de Paita en 1884	410
Puerto de Salaverry en 1885	415
Muelle de Salaverry	419
Puerto de Salaverry. Desembarque de pasajeros	423
Vista de Ancón hacia 1884	429
Gervasio Santillana. Sobreviviente del conflicto de 1879 y oficial de nuestra Marina de Guerra	435
Vista del muelle y puerto del Callao	442
Muelle y dársena del Callao	448 - 449
Vista del muelle de guerra del Callao en 1889	453
Muelle de guerra y dársena del Callao en 1889	457
Muelle de guerra y bahía del Callao	459
Vista del muelle del puerto de Pisco	462
Puerto de Mollendo a fines del siglo XIX	465
El puerto de Iquitos a fines del siglo XIX	475
Pedro E. Muñiz. Ministro de Guerra y Marina, de recordada actuación en favor de la institución naval (A color)	483
Toribio Raygada. Marino de renombre (A color)	484
Capitanías del Perú en 1884 (A color)	491
Vista del lago Titicaca desde el Desaguadero y muelle de Puno	498
Vista del faro de Palominos	509
Vista panorámica del puerto de Iquitos (A color)	515
Manuel Melitón Carvajal. Destacado miembro de la Armada Nacional. (A color)	516
Ley aprobando la nueva tarifa aduanera para Loreto (1904)	545

	Pág.
Eduardo Raygada. Notable miembro de la Marina	547
Comandancia, aduana y cuartel de Iquitos	615
Armado de una lancha en Madre de Dios	621
Campamento en Chanchamayo de la expedición al río Pichis, a fines del siglo XIX	625
Croquis de la región oriental, explorada por algunos marinos peruanos	631
Expedicionarios en plena selva	637
Tres notables exploradores de la Amazonía. Samanez Ocampo, Fitzcarrald y el Padre Sala	644
Ernesto La Combe, jefe de la comisión exploradora y visitador de la región oriental	655
Germán Stiglich, jefe de la comisión exploradora del Ucayali, Fitzcarrald y Madre de Dios	655
Carátula del libro del comandante Raygada	660
Oscar Mavila. Marino de extraordinaria y activa actuación en la selva.	667
Enrique Espinar. De notable y recordado quehacer en la región de Loreto	671
Plano de una balsa con flotadores de jebe, elaborado por La Combe en Iquitos (1905)	678 - 679
Pedro A. Buenaño. Destacado miembro de la Marina de Guerra	685
Augusto Loayza. De meritoria actuación en la Amazonía	693
Soldados chilenos en el puente Balta, antes de abandonar el territorio patrio (A color)	703
Germán Stiglich. Cumplió una brillante y provechosa labor de exploración en la selva (A color)	704

(Vol. 2)

Elías Mujica. Ministro de Guerra y Marina	27
Gregorio Casanova. Primer director de la Escuela Naval (A color)	37
Juan M. Ontaneda. Director de la Escuela Naval en momentos difíciles (A color)	38
Fachada de la Escuela Naval en el local de Santa Sofía	43

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
El C. de F. Juan M. Ontaneda y un grupo de alumnos	52
Manuel A. Villavisencio. Su valiosa experiencia la puso al servicio de la Escuela Naval (A color)	63
Pedro Gárezon. Director de la Escuela Naval, puso énfasis en el mejoramiento pedagógico (A color)	64
Alumnos de la Escuela Naval en plenos ejercicios	74
Visita oficial del Presidente José Pardo a la Escuela Naval	74
Facsímil de página del Reglamento de Uniformes de la Escuela Naval	89
Facsímil de aviso que ofrece becas en la Escuela Militar y Naval	91
Banquete de ex-alumnos de la Escuela Naval. 1906	97
Facsímil de nombramiento de junta que verificará el estado del vapor *Perú*	101
Manuel Melitón Carvajal	105
Paul de Marguerye. Director de la Escuela Naval e integrante de la Misión Naval Francesa (A color)	111
Inauguración del Monumento al coronel Francisco Bolognesi en Lima (A color)	112
Guardiamarinas peruanos enviados a la Armada Española para perfeccionar sus conocimientos	124
Guardiamarinas peruanos enviados a la Armada Argentina en 1904	127
La Escuela Náutica de Paita en 1897	135
Capitán de navío Nicanor Asín. Primer comandante del *Constitución*, rodeado de oficiales	153
Comisión Codificadora de Justicia Marítima	191
Consejo de Oficiales Generales	199
Antonio A. de la Haza	203
Francisco Sanz. Vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina	218
Local del Club Regatas del Callao	223
Competencia de regatas en 1904 en el Callao	224
Circular del presidente del Centro Naval	228

	Pág.
Integrantes de la Junta Directiva del Centro Naval 1905 - 1906	233
Toribio Raygada. Presidente del Centro Naval	237
Banquete al C. de N. Toribio Raygada en el Centro Naval	242
Ernesto Caballero y Lastres	245
Oficiales José de Mora, Carlos B. Tizón y Abelardo León y Quintana	247
Marineros del *Iquitos* en 1906, con uniformes de la época	249
Sargento mayor Juan F. Chávez Valdivia de distinguida actuación en los combates de Angoteros y Torres Causano	258
Nicanor Asín	260
Leopoldo Sánchez	264
Emilio Díaz	266
Vista general del Callao en las postrimerías del siglo XIX	274 - 275
Manuel A. Villavisencio	292
Fermín Diez Canseco	300
Amaro G. Tizón	316
Dispositivo prohibiendo el uso de dinamita en la pesca	331
Figura 1: redes utilizadas	333
Figura 2: artes de pesca utilizadas	336
Figura 3: embarcaciones empleadas	341
José Pardo. Presidente de la República (A color)	357
Arribo de los primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi* al puerto del Callao (A color)	358 - 359
Augusto B. Leguía (A color)	360
Pedro E. Muñiz. Ministro de Guerra y Marina	365
Primer recibo de la Junta Patriótica presidida por Santiago Figueredo	371
Monumento a Miguel Grau en Piura. 1886	375
Vistas en diferentes épocas del monumento y la plaza Grau del Callao	378

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Muelle de guerra del Callao en 1890	383
El muelle del Callao el día de la llegada de los restos de Grau	387
La dolida multitud en la plaza de la Exposición	395
El pueblo peruano presente en la llegada de los restos de los mártires de 1879	399
La multitud en la plaza de la Exposición a la llegada de los restos de Grau	403
El transporte *Constitución* fondeado en Pará	423
El comandante del *Constitución*, C. de N. Juan B. Cobián, durante la travesía al Pará	430
Juan M. Ontaneda	435
Proclamas del C. de N. José Sánchez Lagomarsino en agosto de 1894	446 - 447
Bernabé Carrasco. Connotado pierolista	452
Medallas conmemorativas del arribo de Piérola a puerto de Caballas (A color)	459
Nicolás de Piérola y su estado mayor en Cieneguilla (A color)	460
José Sánchez Lagomarsino. Comandante general de los departamentos de La Libertad y Lambayeque	466
El ingreso de Piérola por Cocharcas (A color)	475
Nicolás de Piérola y sus huestes en el centro de Lima (A color)	476
Rosendo Melo. Brillante estudioso de la historia de nuestra Marina de Guerra (A color)	497
Ruperto Alzamora (A color)	498
Relación de la Junta Directiva de la Sociedad de Beneficencia del Callao	505
Jefes y oficiales ascendidos en 1905	517
Enrique N. Alayza	521
Carlos Caballero y Lastres	529
Antonio Raimondi	541
Jefes y oficiales de la Armada Peruana a bordo del *Constitución*	544
Pedro E. Muñiz y Ernesto Caballero y Lastres a bordo del *Iquitos*	549

	Pág.
Jorge Von Hassel	557
José M. Payán	613
Oficina en Lima del Banco Alemán Trasatlántico	618
José M. Payán y el directorio del Banco del Perú y Londres	621
La huelga en Lima y Callao. Acción de los marineros en beneficio de la comunidad	639

Cuadros Estadísticos (Vol. 1)

	Pág.
Presupuesto de la República (1869 - 1895)	37
Movimiento de población en Lima (1884 - 1886)	46
Distribución de la población de Lima por ocupaciones (1884)	48
Crecimiento anual de la población de Lima. Nacimientos (1884 - 1893)	48
Mortalidad en la ciudad de Lima por principales enfermedades (1884)	55
Relación porcentual de grupos de peruanos clasificados por sus ingresos (1870 y 1894)	57
Consumo de pescado en Lima (1884)	62
Marinos fallecidos entre julio de 1878 y julio de 1887	81
Escalafón del cuerpo general de la Armada (1884)	84
Estado general del transporte *Perú* (1886)	125
Estado de consumo de víveres del vapor *Perú* (1886)	131
Estado de consumo de víveres del *Santa Rosa* (1886)	169
Movimiento de barcos de guerra en el Callao (1890 a 1894)	177
Estado general del *Santa Rosa* (1886)	185
Consumo de víveres del crucero *Lima* (1889)	203
Estado general del crucero *Lima* (1889)	209
Estado general de los buques de guerra y transportes de la Armada (1893)	226

INDICE DE CUADROS ESTADISTICOS

	Pág.
Estado general del *Constitución* en 1900	237
Crucero *Constitución*. Ajustamiento de haberes	240
Viajes hechos por el *Constitución* (1903 - 1904)	246
Consumo de víveres del *Constitución* en 1900	249
Consumo de víveres del transporte *Chalaco* (1899)	259
Estado general del transporte *Chalaco* (1903)	261
Importe total de los ajustamientos de cada uno de los buques de la escuadra (1895)	266
Estado que detalla las características de los buques de la escuadra (1897)	267
Estado que manifiesta la maquinaria de los buques de la escuadra (1897)	269
Estado que manifiesta los viajes de transporte de tropas de los buques de la escuadra (1896 - 1897)	271
La escuadra chilena en 1886	301
Escuadra de Chile. Flotilla de torpederas (1896)	311
Movimiento marítimo del Callao (1884)	402
Número y tonelaje de barcos que entraron al Callao en 1888	408
Movimiento marítimo del Callao 1884 - 1887	409
Movimiento marítimo del litoral 1887 - 1896	412
Movimiento de barcos mercantes en el Callao (1890)	413
Movimiento de barcos mercantes en el Callao (1892)	417
Tráfico marítimo en el Callao (1905 - 1906)	420
Movimiento marítimo en el Callao a vapor y vela en 1906	423
Comercio exterior. Principales productos exportados (1900 - 1906)	433
Producto y distribución de las aduanas (1892 - 1897)	437
Derechos recaudados en las aduanas (1883 - 1894)	439
Rentas generales de la Nación recaudadas entre 1896 a 1905	440
Relación de las fianzas de Agentes de Aduana, depositadas en vales de Consolidación (1889)	444

	Pág.
Agentes de aduana a nivel nacional (1897 - 1899)	446
Derechos específicos según el contrato con la empresa del muelle y dársena del Callao (1887)	461
Tercio naval del Callao en 1888	472
Estado general de los matriculados del Callao y gremios al que pertenecen (1888)	472
Resumen de los estados de fuerza de los tercios navales (1888)	478
Embarcaciones menores de las capitanías (1888 - 1891)	495
Ajustamiento de haberes de la capitanía del Callao, en febrero de 1884	506
Movimiento portuario en Iquitos (1901 - 1906)	523
Razón de la importación por la aduana fluvial de Iquitos (1904 - 1905)	524
Razón de la exportación de jebe en Loreto, durante los años 1901 y 1902	526
Razón de la exportación de gomas elásticas por la aduana de Iquitos, en 1904 y 1905	526
Comercio de cabotaje en Iquitos en 1905	529
Estado de la aduana de Iquitos en 1883	534
Estado de la aduana de Iquitos en 1884	535
Estado de la aduana de Iquitos en 1885	536
Estado de los buques y otras embarcaciones en el lago Titicaca (1884)	549
Movimiento de buques en el puerto de Puno (1884)	555
Rutas de la Iquitos Booth S.S. Company	681
Flotilla fluvial de Loreto	725
Tarifa de pasajes de primera clase de Iquitos a la boca del Pachitea	739
Tarifa de fletes en el río Ucayalí	742

	(Vol. 2)
Escuela Naval. Sección de guardiamarinas	53
Escuela Naval. Cuadro de materias cursadas por los guardiamarinas en 1890	69

INDICE DE CUADROS ESTADISTICOS

	Pág.
Cuadro de altas y bajas del cuerpo docente de la Escuela Naval. 1893	77
Plana mayor y docentes de la Escuela Militar Preparatoria y Naval. 1899	93
Escuela Naval. Relación de directores y profesores entre 1889 y 1906	120
Cuadro que manifiesta el promedio de calificación de los alumnos de la Escuela Náutica de Paita	139
Cuadro con los calificativos de los alumnos de la Escuela Náutica de Paita	140
Cuadro con las clases que se cursan en la sección Grumetes	145
Escuela de Grumetes. Materias cursadas	147
Escuela de Grumetes. Cuadro con las materias cursadas, profesores y calificativos	163
Escuela de Grumetes. Cuadro de altas y promociones en 1893	167
Escuela de Grumetes. Programa de estudios	170
Morbilidad en la Armada. 1905 - 1906	219
Socios del Centro Naval. 1900 - 1906	239
Haberes del personal de la Armada en 1886	246
Estado general del movimiento marítimo de las capitanías del litoral. 1887 - 1888	277
Cuadro que manifiesta las naves que constituyen la Marina Mercante Nacional. 1888	283 y 285
Movimiento de vapores en el litoral. 1890 - 1891	295
Movimiento de buques de vela en el litoral. 1890 - 1891	296
Cuadro que manifiesta las naves que constituyen la Marina Mercante Nacional. 1896	303 y 305
Presupuesto de Guerra y Marina. 1897	364
Resumen comparativo de las erogaciones populares	374
Composición química de las aguas marinas del Perú	538
Exportaciones totales de la selva por Pará	556
Exportaciones de jebe y caucho por Pará	557
Exportaciones bolivianas y peruanas de jebe y caucho consignadas en Iquitos	560

	Pág.
Fundos gomeros de las márgenes del Amazonas. 1904	562 - 563
Exportaciones de gomas de Iquitos	565
Exportaciones peruanas de Iquitos (en kilos)	565
Exportación de caucho por las aduanas de la República. 1904 - 1906	566
Exportación de guano por cuenta de la Peruvian Corporation en islas Lobos de Afuera	575
Cobro de derechos de anclaje en las islas Lobos de Afuera por el Interventor Fiscal	575
Extracción de guano	577
Cuadro de kilos de sal vendidos	581
Producción minera. 1903 - 1906	586
Cuadro de las haciendas y puertos de embarque	595
Volumen de transporte de mercaderías y pasajeros	604
Peruvian Corporation. Ingresos y egresos de ferrocarriles y barcos	606
Ferrocarriles del gobierno y privados	608 - 609
Ferrocarriles del Perú en 1906	610
Valor del sol de plata en soles billetes	615
Cuadro de operaciones de seguros	623
Casas exportadoras	624 - 625
Movimiento comercial en libras peruanas	625
Relación del comercio inglés por Paita. 1892	627

INDICE ANALITICO

A

Adquisiciones navales, v. 1, 105 a 108, 117, 118, 120, 122, 124, 127, 319, 322, 325 (*Vilcanota*), 122, 124, 128, 330 (*Perú*), 157, 347, 366 (*Santa Rosa*), 193, 349, 367 (*Lima*), 227, 352, 365 (*Constitución*), 251, 355 (*Chalaco*), 273, 723 (*Iquitos*), 283 (*Grau* y *Bolognesi*), 717, 721, 749 (cañonera *Amazonas*), 719 (*Cahuapanas*), 723 (*Pizarro* e *Iquitos*), 724 (*Urubamba* y *Manú*), 726 (*Loreto* y *América*), v. 2, 352, 353, 369

Adquisiciones navales de Chile, v. 1, 303 a 314

Adquisiciones navales de Ecuador, v. 1, 314 a 318

Aduanas, v. 1, 34 (Callao), 436, 437, 438, 439 (agentes de aduanas), 444, 446, 524, 526, 534, 535, 536 (Iquitos), 540 (Loreto), 561 (organización), v. 2, 566 (caucho), 589 (Pisco), 631 (huelga de agencias de aduana)

American Export, periódico de Nueva York, v. 2, 572

Ancón, tratado de, v. 1, 33, 61, v. 2, 572

Artillería naval, v. 1, 70, 201 (*Lima*)

El Auxiliar del Comercio, v. 2, 492, 503, 504

B

Banco Alemán Trasatlántico, v. 1, 293, v. 2, 581

El Bien Público, v. 1, 385

BUQUES, RELACION DE:

Abtao, corbeta chilena, v. 1, 306, 314

Aconcagua, transporte chileno, v. 2, 255, 256, 269

Adalguisa, barca italiana, v. 2, 627

Adelaida Mary, barca inglesa, v. 2, 627

Adolfo, vapor, v. 1, 656

Aguila, vapor, v. 1, 611

Alabama, acorazado norteamericano, v. 2, 126

Alfredo, barca, v. 1, 380

Algorta, barca, v. 2, 283

Almanzor, pailebot, v. 2, 285

Almirante, bote, v. 2, 285, 305, 323, 324

Almirante Cochrane, blindado chileno, v. 1, 304, 305, 306, 313, v. 2, 402

Almirante Grau, crucero, v. 1, 24, 103, 115, 144, 196, 223, 225, 230, 252, 254, 265, 283, 284, 285, 286 (adquisición), 287, 288, 289, 290, 293, 295, 303, 307, 318, 384, 395, 397, v. 2, 128, 236, 250, 253, 353, 356, 366, 370, 373, 407, 408, 439, 502, 618, 619

Almirante Guise, bergantín, v. 1, 101

Altcar, buque de vela, v. 2, 638

Alvino, bote, v. 2, 285, 305, 322

Amadeo, bergantín, v. 2, 303

Amalia M., balandra, v. 2, 285

Amalia, barca, v. 2, 283

Amazonas, fragata, v. 1, 101, 439

Amazonas, lancha fluvial, v. 1, 392, 393, 700, 710, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 725, 749, 753, 767

Amazonas, vapor fluvial, v. 1, 532

Amazonas, vapor mercante, v. 1, 425

Amelia, balandra, v. 2, 305

Amelia, ballenera inglesa, v. 2, 343

América, vapor italiano, v. 1, 384

América, lancha fluvial, v. 1, 389, 710, 726, v. 2, 366

América, balandra, v. 2, 285

Américo Vespucci, buque, v. 2, 397, 398

Ana Bolena, bote, v. 2, 285

Ancón, vapor, v. 2, 324

Ancona, buque de vela, v. 2, 638

Andrea G., balandra, v. 2, 305

Angamos, transporte chileno, v. 1, 314

Angela, balandra, v. 2, 285, 305, 323

Angélica, balandra, v. 2, 305

Anita, barca y balandra, v. 2, 285, 323, 325
Anita Garibaldi, goleta, v. 2, 283
Antartic, buque inglés, v. 2 , 231
Antonieta, pailebot, v. 2, 285, 305
Antonieta, balandra, v. 2, 285
Apurímac, fragata, v. 1, 101
Ardilla, vapor, v. 1, 425
Arequipa, vapor, v. 1, 602
Arno, lancha, v. 1, 71
Artimida, balandra, v. 2, 305
Arturo, balandra y bote, v. 2, 285, 305, 321
Arturo Fiker, buque de vela, v. 2, 638
Atahualpa, monitor, v. 1, 71
Atilio, barca, v. 2, 303
Aurora del Titicaca, vapor, v. 1, 553
Ayacucho, bote y balandra, v. 2, 285, 305, 325

Balcarce, bergantín, v. 2, 406
Bandelth, barca inglesa, v. 1, 393
Beagle, buque inglés, v. 2, 568
Belem, fragata francesa, v. 2, 429
Belgrano, bergantín, v. 2, 406
Bella Aurora, barca, v. 2, 303
Bella Carmen, balandra, v. 2, 285
Bensington, vapor, v. 2, 638
Bío Bío, vapor, v. 1, 425
Blanco Encalada, blindado chileno, v. 1, 303, 306, 308, 309, 313, 399, v. 2, 402
Bolívar, vapor, v. 1, 521, 737, v. 2, 561
Bolivia, vapor, v. 1, 117
Borda, buque francés, v. 2, 99
Boyacá, cañonera colombiana, v. 1, 369
Brasil, vapor, v. 1, 700
Britania, buque inglés, v. 2, 99
Buenos Aires, crucero argentino, v. 2, 126
Bujama, pailebot, v. 2, 305
Bujama, bote y balandra, v. 2, 285, 324

Cachapoal, vapor, v. 1, 425
Cahuapanas, lancha fluvial, v. 1, 389, 391, 392, 395, 397, 707, 708, 717, 718, 719, 720, 723, 725, 749, 753, 762, 767, v. 2, 260, 262
Cajamarca, bote, v. 2, 285, 305, 321
Calama, vapor chileno, v. 1, 308
Callao, crucero (a) *Diógenes*, v. 1, 196
Campeadora, goleta, v. 1, 101
Capitán O'Brien, destroyer chileno, v. 1, 314
Capitán Orella, destroyer chileno, v. 1, 313
Capitán Prat, blindado chileno, v. 1, 304, 305, 313, 398
Capitán Thompson, destroyer chileno, v. 1, 314
Carlina, balandra, v. 2, 285
Carlos, lancha fluvial, v. 1, 527, 528, 611
Carolina, balandra, v. 2, 305
Casma, transporte chileno, v. 1, 314
Casualidad, balandra, v. 2, 285, 323
Catalina B., bergantín, v. 2, 283, 303, 627
Cautín, vapor chileno, v. 2, 314
Cavour, vapor, v. 2, 638
Cecilia K., bergantín, v. 2, 283, 320, 627
Celinda, balandra, v. 2, 285, 305, 323
Cesárea, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Cinco Hermanas, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Clelia, goleta, v. 2, 303, 321, 627
Clelia, balandra, v. 2, 305
La Clorinde, fragata francesa, v. 2, 548
Clotilde, goleta, v. 2, 283, 303, 320
Concepción, barca, v. 2, 283, 303, 627
Condell, cañonera chilena, v. 1, 304, 305, 306, 308
Condesa de Vergara, barca, v. 2, 283, 303, 320
Cóndor, escampavía chileno, v. 1, 305, 306
Constitución, draga chilena, v. 1, 308
Constitución, crucero, v. 1, 28, 79, 182, 183, 184, 187, 191, 192, 227, 235, 236, 244, 245, 246, 251, 256, 258, 278, 352, 357, 358, 359, 360, 364, 371, 374, 379, 380, 382, 383, 384, 387, 388, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 399, 511, 711, v. 2, 148, 153, 154, 166, 181, 253, 309, 353, 418, 423, 424, 425, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 436, 437, 439, 440, 448, 449, 450, 455, 463, 464, 466, 485, 486
Contamana, lancha fluvial, v. 1, 528, 611, 654, 658, 760
Copiapó, vapor, v. 1, 425
Corcobado, vapor, v. 2, 433
Coronel Bolognesi, crucero, v. 1, 24, 103, 115, 225, 233, 257, 265, 283, 285, 286, 293,

303, 318, 395, 397, v. 2, 128, 236, 259, 253, 353, 356, 366, 439, 502, 618, 619
Correo de Supe, bote, v. 2, 285
Coruñez, bergantín, v. 2, 283
Cosmos, fragata, v. 2, 122
Coya, vapor, v. 1, 228, 389, 544, 554, v. 2, 372, 483
Cristina, pailebot, v. 2, 285
Cristina M., balandra, v. 2, 305
Curaca, vapor brasilero, v. 1, 528

Chacabuco, corbeta chilena, v. 1, 306, 310, 313, 355
La Chalaca, barca, v. 2, 283
Chalaco, vapor, v. 1, 79, 128, 140, v. 2, 490
Chalaco, transporte (a) *Santa María*, v. 1, 71, 123, 183, 192, 227, 228, 235, 251, 253, 256, 258, 263, 264, 273, 275, 282, 357, 369, 380, 383, 384, 387, 392, 393, 394, 396, 397, 399, 511, 697, v. 2, 166, 253, 353, 424, 425, 466, 486, 601
Chalaco, pailebot, v. 2, 305
Chalaquito, pailebot, v. 2, 305
Champlain, corbeta francesa, v. 2, 627
Charrúa, vapor, v. 1, 105, 106, 107, 108, 319, 320, 321, 352
Chile, buque de vela, v. 2, 638
Chile, vapor, v. 2, 638
Chipana, cargadero chileno, v. 1, 308
Chivis, lancha fluvial, v. 1, 710
Cholito, balandra, v. 2, 305

Dante, goleta, v. 2, 321
Darío S., barca chilena, v. 2, 320
Demetrio, balandra, v. 2, 285, 305, 325
Desaguadero, vapor, v. 1, 544, 553
Destroyer, torpedera chilena, v. 1, 316
Diógenes, crucero, v. 1, 193, 195, 196, 197, 198, 200, 236, 317, 318, 370, 384, 385, v. 2, 370
Dogali, crucero italiano, v. 1, 520
Dogali, goleta, v. 2, 303, 320, 627
Dolores, bote, v. 2, 305
Don Juan, vapor, v. 1, 544
Donau, buque escuela austriaco, v. 2, 99
Dos Hermanos, balandra, v. 2, 305, 323
Dos Rositas, goleta, v. 2, 285, 324
Dos Sirenas, balandra, v. 2, 285
Duke of Fife, vapor, v. 2, 591

Edmundo, vapor, v. 1, 553
Eduardo, pailebot, v. 2, 285
Egeria, buque inglés, v. 2, 536
Eloísa, lancha fluvial, v. 1, 700
Eloísa, balandra, v. 2, 305
Ena, barca francesa, v. 2, 627
Ene, bergantín, v. 2, 490
Enriqueta, balandra, v. 2, 324
Envidioso, pailebot, v. 2, 285, 325
Ernesto, bote y balandra, v. 2, 305, 324
Esmeralda, corbeta chilena, v. 1, 306, 308, 313, 399, v. 2, 384, 385, 397, 398
Espartano, pailebot, v. 2, 305
Esperanza, balandra, v. 2, 305, 324
Esperanza de Tumbes, balandra, v. 2, 305, 325
Estevan Ligure, goleta, v. 1, 560
Estrella Chalaca, balandra, v. 2, 305
Estrella del Mar, balandra, v. 2, 305
Evangelina, balandra, v. 2, 285
Ewo, vapor inglés, v. 2, 601

Falke, vapor alemán, v. 1, 520, 609
Felipe Santiago, bote, v. 2, 285, 305
Felizcar, pailebot, v. 2, 303, 324
Forthbance, buque de vela, v. 2, 638
Francisco Foso, barca, v. 2, 138
Francisco Pizarro, lancha fluvial, v. 1, 697, 698, 711, 717, 718, 719, 722, 723, 725, 749, 753, 767
Fresia, torpedera chilena, v. 1, 308
Fudeto, vapor, v. 1, 425

Galileo, pailebot, v. 2, 283, 303, 320
Gálvez, vapor, v. 1, 611
Garibaldi, buque de vela, v. 2, 539, 638
Garnet, corbeta inglesa, v. 2, 627
Gaviota, balandra, v. 2, 305
Gaviota, vapor chileno, v. 1, 306
General Baquedano, buque escuela chileno,

v. 1, 308, 313
General Gamarra, bergantín, v. 2, 546
Gerónimo, bote, v. 2, 305
Gigeta, balandra, v. 2, 305
Glaura, torpedera chilena, v. 1, 308
Grecia, balandra, v. 2, 285
Guacolda, torpedera chilena, v. 1, 314
Guadalquivir, goleta, v. 2, 283
Guadalupe, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Guale, torpedera chilena, v. 1, 308, 314
Guatemala, vapor, v. 1, 282
Guerrero, navío, v. 2, 406
Gwertheym Castle, buque de vela, v. 2, 638

Harlech Castle, vapor, v. 1, 273
Harold, vapor, v. 2, 638
Harriet, goleta, v. 2, 283
Heaton Hall, buque de vela, v. 2, 638
Héctor, bergantín, v. 1, 101
Herman, vapor, v. 1, 527, 528, 611, 658
Hermilia, falucho, v. 2, 305
Hidra, goleta, v. 2, 283, 305
Hortencia, balandra, v. 2, 285
Huallaga, vapor, v. 1, 532
Huaney, vapor, v. 1, 425
Huaraz, pontón, v. 2, 424
Huáscar, vapor fluvial, v. 1, 521, 541, 737, v. 2, 561
Huáscar, monitor, v. 1. 89, 101, 196, 279, 286, 290, 306, 308, v. 2, 370, 377, 384, 385, 392, 401, 402, 404, 409, 410, 448, 472, 546
Huayna, vapor, v. 1, 521
Huemul, escampavía chileno, v. 1, 305, 308

Iberna, buque de vela, v. 2, 638
Ida, balandra, v. 2, 285, 305, 324
Illinois, acorazado norteamericano, v. 2, 126
Imperial, vapor, v. 2, 269
Independencia, fragata, v. 1, 89
Iowa, acorazado norteamericano, v. 2, 126
Iquitos, lancha fluvial (a) *Veloz*, v. 1, 381, 391, 397, 527, 528, 707, 709, 711, 717, 718, 723, 725, 749, 753, 767, v. 2, 262, 263, 265, 270
Iquitos, transporte, v. 1, 58, 263, 273, 274, 275, 277, 278, 279, 282, 292, 395, 397, v. 2, 249, 309, 311, 317, 353, 366
Irene, balandra, v. 2, 285, 323
Iris, goleta, v. 2, 285
Isabel Peral, vapor, v. 1, 383
Ismael Alberto, balandra, v. 2, 285, 324
Italia, bote, v. 2, 305
Italia, bergantín-goleta, v. 2, 283, 303, 305, 320, 323, 627
Itata, vapor, v. 1, 425
Ithaka, vapor alemán, v. 1, 523

Jacoba, barca, v. 2, 283, 303
Jane, buque de vela, v. 2, 638
Jane Marie, barca chilena, v. 2, 627
Janequeo, torpedera chilena, v. 1, 308
Japan, barca, v. 2, 125, 303
Japón, barca nacional, v. 1, 391, v. 2, 627
Joao Alfredo, vapor, v. 1, 522, 738, v. 2, 561
Jorge, balandra, v. 2, 305
José Arenas, goleta, v. 2, 303
José Pozzo, goleta, v. 1, 425, v. 2, 283
José Romero, bergantín, v. 2, 283, 627
José Zanelli, bergantín, v. 2, 283
Josefina, bote, v. 2, 305
Josefina A., goleta, v. 2, 303, 627
Josefina Rómulo, goleta, v. 2, 283, 303, 320
Juana Peral, buque de vela, v. 2, 638
Juanita, balandra, v. 2, 305, 324
Julia, balandra, v. 2, 305
Junín, bote, v. 2, 305
Justo Sherman, vapor, v. 1,522, 738

Kerseage, acorazado norteamericano, v. 2, 126
Kinross, fragata inglesa, v. 1, 383

Labrador, fragata norteamericana, v. 1, 560
Laja, vapor, v. 1, 425, v. 2, 255, 256, 269
Landro Sondre, vapor brasilero, v. 1, 522, 738
Lanza, vapor, v. 1, 528
Largo Law, buque inglés, v. 1, 263
Lauca, torpedera chilena, v. 1, 308
Laura, bergantín, v. 2, 627

Laura, barca, v. 2, 256, 257, 259, 283, 303, 320
Laura, lancha, v. 1, 375, 399
Lautaro, vapor, v. 1, 306, 314, 425
Leopoldina, goleta, v. 2, 303
Leticia, buque de vela, v. 2, 638
La Libertad, barca, v. 2, 303
Lima, crucero, v. 1, 72, 79, 179, 183, 184, 192, 195, 196, 198, 200, 205, 208, 217, 220, 227, 245, 273, 303, 349, 357, 358, 359, 365, 367, 370, 375, 379, 380, 382, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 391, 392, 393, 394, 396, 397, 766, v. 2, 51, 59, 68, 72, 73, 80, 144, 182, 225, 252, 253, 255, 256, 269, 352, 366, 370, 372, 381, 382, 384, 397, 424, 425
Limarí, vapor, v. 1, 425, v. 2, 323
Limeña, vapor, v. 1, 71, 128
Loa, vapor, v. 1, 101, v. 2, 546
Longovi, vapor, v. 1, 425
Loreto, vapor brasilero, v. 1, 528, 726
Lotaire, buque, v. 2, 166
Luis Ricardo, bergantín, v. 2, 490
Luisa, balandra, v. 2, 285, 305
Lulú, albarenga, v. 1, 723
Luren, balandra, v. 2, 305
Lusitania, vapor, v. 1, 606, 611
Luxor, vapor, v. 2, 638
Luzmila, bote, v. 2, 305
Lynch, cazatorpedero chileno, v. 1, 304, 305, 306, 308

Macapa, vapor, v. 1, 757
M. de María, bote, v. 2, 324
Magallanes, cañonera chilena, v. 1, 306
Maipo, vapor, v. 1, 314, 425
Manabí, vapor ecuatoriano, v. 1, 102, 369
Manco, vapor, v. 1, 521
Manco Cápac, monitor, v. 2, 389, 546
Máncora, barca, v. 2, 320
Manú, lancha (a) *Ticuna*, v. 1, 683, 710, 718, 724, 726, 753, 754, v. 2, 270
Mapocho, vapor, v. 1, 425
Marañón, vapor, v. 1, 71, 101, v. 2, 48
Maravilla, barca inglesa, v. 2, 627
Marcelino, bote, v. 2, 305
María, vapor, v. 1, 553
María, barca, v. 2, 68, 72, 303
María, balandra, v. 2, 285
María Aurelia, pailebot, v. 2, 321
María Aurelia, bote, v. 2, 285, 305
María Cristina, balandra, v. 2, 285, 305, 323
María Esther, balandra, v. 2, 285, 305, 322
María Herminia, balandra, v. 2,285, 305
María Isabel, balandra, v. 2, 305
María Isabel, goleta, v. 2, 303, 627
María Jesús, pailebot, v. 2, 320
María Luisa, bote y balandra, v. 2, 285, 323, 355
María Margarita, balandra, v. 2, 305
María N., pailebot, v. 2, 285, 305, 324
María Rosa, balandra, v. 2, 305
María Teresa, bote, v. 2, 324
María Teresa, lancha, v. 1, 626
Massachussets, acorazado norteamericano, v. 2, 126
Massarrah, goleta, v. 2, 324
Maule, vapor, v. 1, 425
Mayo, lancha brasilera, v. 1, 528
Mendoza, vapor, v. 2, 633
Mentana, goleta, v. 2, 303, 320
Mercedes, balandra, v. 2, 303, 320
Mercedes Aurora, bote, v. 2, 285, 305, 321
Meteoro, vapor, v. 1, 101
Milton, vapor, v. 1, 605
Ministro Zenteno, crucero chileno, v. 1, 313
Minotti G., pailebot, v. 2, 285
Miraflores, pontón chileno, v. 1, 308
Missouri, acorazado norteamericano, v. 2, 126
Mollendo, balandra, v. 2, 305
Montana, goleta, v. 2, 627
Morona, vapor, v. 1, 766
Mosca, lancha fluvial, v. 1, 528
Muñoz Gamero, destroyer chileno, v. 1, 314

Napo, vapor, v. 1, 521, 541, 656, v. 2, 561
Natal, vapor, v. 1, 290
Nautilus, buque escuela español, v. 2, 126
Neptuno, balandra, v. 2, 285, 322
Nicolasita, goleta, v. 2, 285, 305, 324
Nueva Celinda, balandra, v. 2, 285, 321
Nueva Cerdeña, balandra, v. 2, 305
Nueva Esperanza, goleta, v. 2, 303

Nueva Fortuna, goleta, v. 2, 138, 627
Nueva Guadalupe, balandra, v. 2, 285, 323
Nueve de julio, crucero argentino, v. 2, 126

O'Higgins, corbeta chilena, v. 1, 306, 313
Oasis, bergantín, v. 2, 283, 320
Octavio, balandra, v. 2, 305
Omega, barca inglesa, v. 2, 125
Onca, lancha fluvial, v. 1, 724
Onza, vapor fluvial, v. 1, 528, 611
Oroya, vapor, v. 1, 71, 128

Pachitea, lancha (a) *Lulú*, v. 1, 723
Paes de Castillo, vapor, v. 2, 561
Paquete de Huacho, balandra, v. 2, 285, 322
Paquete de Lima, bergantín, v. 2, 283, 303, 320
Paquete de Tambo de Mora, balandra, v. 2, 305
Pará, vapor, v. 1, 691
Pasamayo, lancha, v. 2, 305
Peasant, corbeta inglesa, v. 2, 627
Pedro Peral, vapor, v. 1, 383, v. 2, 303
Pedro Sueyras, barca, v. 2, 283, 320
Penélope, pailebot, v 2, 305
Penrhyn Castle, buque de vela, v. 2, 638
Perceveranza, vapor, v. 1, 522, 738, v. 2, 429, 431
Perla, lancha fluvial, v. 1, 375, 528
Perú, vapor, v. 1, 72, 79, 122, 125, 127, 128, 129, 135, 140, 142, 149, 155, 156, 157, 168, 174, 263, 330, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 378, 379, 382, 386, 391, 426, 453, v. 2, 28, 29, 31, 34, 56, 59, 71, 72, 81, 82, 94, 98, 101, 143, 144, 171, 180, 181, 184, 220, 225, 248, 273, 352, 353, 368, 397, 425
Pichis, lancha fluvial, v. 1, 719
Pilcomayo, cañonera chilena, v. 1, 306
Pinto, crucero chileno, v. 1, 304, 305, 386,
Pisagua, escampavía chileno, v. 1, 314
Presidente Bermúdez, vapor brasilero, v. 1, 527, 528, 656
Presidente Errázuriz, crucero chileno, v. 1, 304, 305, 313
Presidente Sarmiento, buque escuela argentino, v. 1, 397, v. 2, 99, 126
Pro Patria, goleta, v. 2, 303, 627
Progreso, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Puno, vapor inglés, v. 2, 651
Putumayo, vapor, v. 1, 766

Quica, balandra, v. 2, 285, 323
Quidora, torpedera chilena, v. 1, 308
Quilca, balandra, v. 2, 305

Rápido, pailebot, v. 2, 303
Rey, balandra, v. 2, 305
Rímac, vapor, v. 1, 71, v. 2, 511
Rímac, goleta, v. 2, 303
Río Branco, vapor, v. 1, 522
Río Claro, vapor, v. 1, 425
Río Negro, vapor brasilero, v. 1, 528
Río Tapajos, vapor, v. 1, 522, 738
Río Tigre, lancha fluvial, v. 1, 527, 528
Rita, lancha, v. 1, 528
Rochester, vapor inglés, v. 1, 369
Roma, balandra, v. 2, 285
Rosa, bote, v. 2, 285, 305, 321
Rosa, goleta, v. 2, 305
Rosa, pailebot, v. 2, 321
Rosa de Lima, bote, v. 2, 305
Rosa María, barca (a) *Herminio*, v. 2, 283, 326
Rosa Marina, bote, v. 2, 285, 305, 321
Rosa Ofelia, bote, v. 2, 305
Rosario, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Rosita, balandra, v. 2, 305
Rucumilla, torpedera chilena, v. 1, 308

Sakaramaru, vapor japonés, v. 2, 528, 591
Samiria, lancha fluvial, v. 1, 528, 611
San Lorenzo, bote, v. 2, 285, 324
San Luis, bote, v. 2, 305
San Martín, navío, v. 2, 406
San Martín, ballenera, v. 2, 349
San Martín, goleta, v. 2, 283, 627
San Nicolás, barca, v. 2, 50, 283, 303, 321, 627
San Pedro, bote, v. 2, 285, 305, 323
San Remo, barca, v. 2, 184, 303, 320, 627
Santa María, buque escuela chileno, v. 1, 308
Santa María, vapor norteamericano, v. 2, 280,

281
Santa María, barca, v. 2, 627
Santa Rosa, bote, v. 2, 285, 305
Santa Rosa, transporte (a) *Talca*, v. 1, 72, 79, 102, 118, 119, 149, 155, 157, 158, 162, 164, 168, 171, 173, 174, 175, 179, 181, 182, 183, 184, 189, 191, 192, 208, 263, 330, 347, 357, 358, 360, 361, 362, 365, 366, 369, 370, 374, 375, 379, 380, 381, 382, 383, 387, 389, 391, 393, 395, 426, 438. v. 2, 31, 33, 72, 80, 182, 220, 225, 252, 273, 352, 372, 381, 382, 384, 385, 397, 425, 448, 466, 601, 627, 651
Santa Rosa, buque de vela, v. 2, 638
Santa Sofía, balandra, v. 2, 285, 305
Santiago, vapor, v. 1, 122, 124, 128, 330, 331, 332 , 333
Santiago, bote, v. 2, 285
Santiago, balandra, v. 2, 285, 305, 323
Santo Tomás, vapor brasilero, v. 1, 528
Sara, lancha fluvial, v. 1, 528
Sara Mercedes, goleta, v. 2, 283
Sargento Aldea, torpedera chilena, v. 1, 308
Sarita, balandra y barca, v. 2, 285, 303
Sarmiento, vapor, v. 2, 638
Saucy Jack, vapor, v. 1, 101
Sauri Yaquerana, vapor fluvial, v. 1, 611
Selkirshire, buque de vela, v. 2, 638
Si, pailebot, v. 2, 305, 322
Sileria, vapor, v. 2, 638
Silver How, barca inglesa, v. 1, 393, v. 2, 125
Slieve Bawn, buque de vela, v. 2, 638
Sócrates, crucero, v. 1, 193, 195, 197, 200, 318, 379, 384, 385, v. 2, 370
Sofía, balandra, v. 2, 285, 305, 324
Sombarba, buque de vela, v. 2, 638
Spero, vapor, v. 1, 609
Sun Beam, lancha, v. 1, 553
Superve, bergantín, v. 2, 283, 303

Tacna, bote, v. 2, 285, 305
Talca, vapor, v. 1, 379
Talismán, vapor, v. 1, 71, 101, v. 2, 448, 472
Tapoán, barca, v. 2, 320
Tambo, vapor, v. 1, 766
Tarapoto, lancha fluvial, v. 1, 754
Tegualda, torpedera chilena, v. 1, 308, 314
Teresita, balandra, v. 2, 305, 324
Thalaba, pontón chileno, v. 1, 308
Ticuna, bote, v. 1, 724
Tigre, balandra, v. 2, 305
Toltén, vapor chileno, v. 1, 306
Tomás Desconich, balandra, v. 2, 285, 322
Tonelero, buque brasilero, v. 2, 428
Topeka, crucero norteamericano, v. 1, 198
Toro, vapor chileno, v. 1, 306, 314
Tres hermanos, bergantín, v. 2, 283
Tucapel, torpedera chilena, v. 1, 308, v. 2, 638
Tumbes, vapor, v. 1, 101

Ucayali, vapor, v. 1, 521, v. 2, 561
Umberto, pailebot, v. 2, 285, 305, 321
Unión, lancha fluvial, v. 1, 656
Unión, corbeta,v. 1, 43, 71
Unión, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Urubamba, lancha fluvial (a) *Onca*, v. 1, 391, 718, 724, 749
Uruguay, corbeta, v. 2, 231

Vasco de Gama, buque de vela, v. 2, 638
Valdivia, vapor, v. 1, 425
Valdivia, escampavía chileno, v. 1, 314
Valdivia, bote, v. 2, 285, 305, 321
Valparaíso, escampavía chileno, v. 1, 308
Varela, bote, v. 2, 285
Veinticinco de Mayo, crucero argentino, v. 2, 126
Veloz, lancha fluvial, v. 1, 753
Venecia, vapor, v. 1, 384
Verónique, crucero, v. 1, 273, 274
Víctima, buque de vela v. 2, 638
Victoria, pailebot, v. 2, 285, 305, 325
Vilcanota, vapor (a) *Charrúa*, v. 1, 102, 105, 107, 108, 117, 118, 119, 120, 122, 124, 127, 128, 130, 319, 330, 331, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 379, v. 2, 351
Villa de Chancay, balandra, v. 2, 285
Villa de Pisco, balandra, v. 2, 285, 305, 322
Virginia, balandra, v. 2, 285, 323

Wilmington, crucero norteamericano, v. 1, 520

Yankee, lancha fluvial brasilera, v. 1, 527, 528
Yapura, vapor, v. 1, 373, 499, 544, 546, 550, 552, 553, 554, 556, 612, v. 2, 490, 511
Yaquerana, lancha fluvial, v. 1, 528
Yavari, vapor, v. 1, 499, 521, 541, 544, 546, 550, 552, 553, 556, 612, 757, v. 2, 561
Yurimaguas, vapor brasilero, v. 1, 528, 532

Zorritos, goleta, v. 2, 283, 303, 627

C

Cabotaje, v. 1, 425, 529, 599 (río Amazonas)
Cámara de Comercio de Lima, v. 1, 45
Caña de azúcar, v. 2, 590
Capitanías de puerto, v. 1, 480, 495 (embarcaciones), 548 (Puno)
Caucho y gomas, v. 1, 526 (exportación por Iquitos), 743 (Loreto), v. 2, 553 (explotación), 556, 557 (exportación por Pará), 560
El Comercio, v. 1, 33, 53, 45, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 107, 108, 117, 175, 200, 264, 273, 274, 277, 278, 285, 296, 301, 306, 308, 311, 371, 379, 384, 385, 390, 398, 399, 443, 466, 511, 539, 551, 554, 601, 602, 603, 605, 606, 608, 609, 611, 612, 617, 628, 634, 657, 659, 668, 673, 675, 691, 755, 756, 757, 760, 761, 762, 763, v. 2, 126, 182, 183, 225, 234, 244, 253, 269, 288, 326, 327, 328, 376, 377, 406, 408, 409, 411, 415, 420, 426, 427, 439, 441, 450, 455, 456, 471, 483, 484, 485, 486, 491, 492, 494, 507, 552, 614, 626, 633, 635, 636, 638, 648
Comercio internacional, v. 2, 514, (acuerdos), 525, 526, 527, 625, 627
Compañía Nacional de vapores, v. 2, 307
Compañía telegráfica, v. 1, 52
Conflictos internacionales, v. 2, 256 a 265 (con Ecuador), 267 y 268 (con Brasil)
Consumo de víveres, v. 1, 131 (*Perú*), 169 (*Santa Rosa*), 203 (*Lima*), 249 (*Constitución*), 259 (*Chalaco*)
Contrabando, v. 2, 626, 629
Contrato Grace, v. 2, 572, 573

La Crónica, periódico, v. 2, 512

CH

Chispazos, semanario político, v. 1, 96

D

Deportes naúticos, v. 2, 222 (regatas)
Derroteros, v. 2, 493, 494, 501, 550
Deuda externa, v. 2, 568
Dotaciones, v. 1, 120 (*Vilcanota*), 130, 138, 156 (*Perú*), 159, 162, 171, 184, 347 (*Santa Rosa*), 201, 212, 349 (*Lima*), 239, 244, 352 (*Constitución*), 253, 355 (*Chalaco*), 263, 275 (*Iquitos*), 292 (*Bolognesi y Grau*), 480, 557 (capitanías), 507 (capitanía del Callao), v. 2, 56, 73, 93 (Escuela Naval), 132 (Escuela Naútica), 145, 147, 167 (Escuela de Grumetes), 424 (*Constitución*)

E

Educación naval (véase Escuelas)
Embarcaciones, v. 1, 495, (capitanías), 528 (fluviales), 549, 553 (lago Titicaca), 678, 679 (balsa), v. 2, 283, 285, 303 (marina mercante), 341 (pesca)
Erogaciones populares, v. 2, 374
Escuadra chilena, v. 1, 301, 306, 310, 311, 313
Escuadra ecuatoriana, v. 1, 314
Escuadra nacional, v. 1, 226, 267, 269
Escuela de Grumetes, v. 2, 33, 141, 149, 154 (reglamento)
Escuela Naútica de Paita, v. 2, 128, 129, 138 (reglamento), 139
Escuela Naval, v. 2, 33 y ss.
Escuela Preparatoria, v. 1, 94, v. 2, 82, 115 (reglamento)
Estados generales, v. 1, 125 (*Perú*), 185 (*Santa Rosa*), 209 (*Lima*), 237 (*Constitución*), 261 (*Chalaco*)
Exploraciones, v. 1, 614 (Samanez Ocampo), 624 (al Pichis), 648 (Fitzcarrald), 682, 694, 696 (Madre de Dios)
Exportaciones, v. 1, 427, 428, 433, 526, 529

(Iquitos), 743 (Loreto) v. 2, 556, 557, 560 (caucho), 565, 566 (gomas), 575 (guano), 581 (sal)

F

Fábricas, v. 2, 588 (tejidos)
Faros, v. 1, 507, 510 (Supe), 511, 569 (Palominos)
El Ferrocarril, periódico chileno, v. 1, 306
Ferrocarriles, v. 2, 584, 603, 604 (volumen de transporte) 606 (ingresos y egresos), 607 a 610 (líneas)
Flotilla fluvial de Loreto, v. 1, 719 (cañoneras), 725
Fundos y haciendas, v. 2, 562, 563 (gomeros), 595 (ingenios)

G

Gremios Marítimos, v. 1, 466, v. 2, 200, 339 (pescadores), 630 a 643 (huelgas)
Guano, v. 1, 35, v. 2, 567, 568, 569, 575 (exportación), 577 (extracción)
Guerra marítima, v. 2, 530

H

Haberes, v. 1, 173 (*Santa Rosa*), 182 (ingenieros), 202 (*Lima*), 240 (*Constitución*), 258 (*Chalaco*), 266, 343 (*Perú*), 506 (capitanía del Callao), 546 (lago Titicaca), 561 (aduanas), 720 (*Cahuapanas*), 721 (*Amazonas*), v. 2, 31 (escuelas), 244, 246, 419
Hidrografía, v. 1, 688, v. 2, 236 (Comisión Hidrográfica)

I

Importación, v. 1, 524, 529 (Iquitos), 540 (Loreto), 586 (Callao), 624 y 625 (casas importadoras)
Inventarios, v. 1, 149, 333 (*Perú*), 164 (*Santa Rosa*), 215 (*Lima*), 275 (*Iquitos*), 325 (*Vilcanota*)

M

El Mercurio, periódico de Valparaíso, v. 1,, 65, 305
El Mercurio Peruano, v. 1, 97
Minas, v. 2, 586 (producción)
Montoneros, v. 2, 443, 451, 458 (entrada a Lima), 483 (Oré)
Mortalidad, v. 1, 55 (Lima), v. 2, 219 (armada)
Muelle y dársena del Callao, v. 1, 461, 559, 571 (contrato), v. 2, 632 (huelga)
Muelles, v. 1, 452, 456

N

La Nación, periódico de Buenos Aires, v. 1, 95
El Nacional, periódico, v. 2, 511
Navieras, v. 1, 416, 521 (fluviales)

O

Oceanografía, v. 2, 538, 539, 540, 542, 543
La Opinión Nacional, v. 1, 297, 299, v. 2, 470, 486, 533, 644, 647

P

El País, v. 1, 618, v. 2, 486
Pasquines, v. 2, 451
Pensionistas, v. 2, 248
El Peruano, v. 1, 34, 97, 604, 609, v. 2, 252
Pesca, v. 2, 329, 333 (redes), 336 (arte de pesca), 341 (embarcaciones)
Petróleo, v. 2, 598 y ss., 600 a 603 (empresas petroleras)
Población, v. 1, 46, 48, 53, 55 (Lima), 219
Presupuestos, v. 1, 37, v. 2, 363, 361 (Guerra y Marina), 469
Profesores, v. 2, 77, 93, 120
La Prensa, periódico, v. 1, 298, 299, v. 2, 484
Puertos, v. 1, 401, 426, 523 (Iquitos)

R

Raciones de armada, v. 2, 220

Rentas generales de la nación, v. 1, 440
El Restaurador, periódico, v. 2, 376
Rutas de navegación, v. 1, 681

S

Salinas, v. 2, 577, 578, 579, 580
Sanidad naval, v. 2, 219, 532 (buques hospitales)
Seguros, v. 2, 623
Sociedad Nacional de Minería, v. 2, 583

T

Tarifas aduaneras, v. 1, 545 (Iquitos)
Tarifas de embarque y desembarque, v. 1, 477, 583, 742 (Ucayali)
Tarifas de pasajes, v. 1, 739 (Loreto)
Tercios navales, v. 1, 472 (Callao) 478, v. 2, 200 a 206, 207 (reglamento)
Tráfico fluvial, v. 1, 512, 521, 523 (Iquitos), 738, 740 (Loreto), v. 2, 519 (acuerdos internacionales), 520
Tráfico lacustre, v. 1, 555 (Puno)
Tráfico marítimo, v. 1, 177, 402 (Callao), 408, 409, 412, 413, 417, 420, 423, v. 2, 277, 295, 296, 514 (acuerdos internacionales)

U

La Unión, periódico de Valparaíso, v. 1, 170

Y

Yacimientos de petróleo, v. 2, 598, 599, 600, 601

INDICE TOPONIMICO

A

Abancay, v. 2, 579
Abtao, v. 1, 101, v. 2, 439, 502, 509
Abujao, v. 1, 739
Acre, río, v. 1, 648, 692
Aguaitía, río, v. 1, 692, 710
Aguarico, río, v. 1, 686, 707, 709, v. 2, 260, 262, 263, 265
Alemania, v. 1, 82, 193, 220, 300, 305, 310, 367, 403, 428, 523, 525, v. 2, 502, 532, 555
Allauca (Yauyos), v. 2, 482
Alto de la Alianza, v. 2, 381
Alto Amazonas, v. 1, 734
Amazonas, río, v. 1, 735, 737, 738, 741, 762, 765, v. 2, 421, 424, 428, 434, 437, 520, 522, 527, 553, 554
Amazonas, departamento, v. 1, 98, 382, 458, 502, 520, 521, 523, 527, 529, 530, 532, 539, 542, 599, 608, 609, 610, 623, 624, 636, 648, 649, 657, 661, 669, 682, 686, 687, 691, 692, 697, 707, 710, 716, 722, 734, 735, 743, 746, 747, 748, 751, 752, v. 2, 374, 419, 420, 439, 570, 580
Amberes, v. 1, 418, 606
América, v. 1, 100, 400, 456, 523, 688, 745, 759, v. 2, 319, 413, 637
Amigo, río, v. 1, 654
Amotape, v. 1, 443, v. 2, 508
Ampi-Yacu, fundo gomero, v. 2, 562
Ampiyacu, río, v. 1, 686
Amueya, río, v. 2, 270
Anapati, quebrada, v. 1, 652
Ancara, v. 2, 579
Ancash, v. 1, 122, 403, 478, 488, 643, 646, 648, v. 2, 152, 185, 202, 374, 444, 482, 578
Ancco, v. 1, 618
Ancomarca, v. 1, 447
Ancón, v. 1, 29, 33, 40, 61, 64, 68, 69, 70, 89, 99, 105, 175, 176, 387, 416, 429, 443, 444, 446, 458, 487, 489, 557, 563, 590, 712, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 339, 367, 528, 569, 571, 591, 595, 608, 610, 620, 649
Anchihuay, v. 1, 616
Andahuasi, hacienda, v. 2, 595
Andahuaylas, v. 1, 613, 619, 755
Andamarca, v. 1, 675
Andes, cordillera de los, v. 1, 98, 692
Angamos, v. 1, 88, 89, 290, v. 2, 373, 381, 382, 385, 392, 400, 404, 409
Angoteros, combate de, v. 1, 27, v. 2, 256, 258, 260, 262
Annápolis, v. 2, 82, 99
Antas o Entas, v. 1, 711, 730, 757
Antillas, mar de las, v. 2, 502
Antofagasta, v. 1, 89, 554, v. 2, 382, 384, 627
Apaga o Apaca, v. 1, 707, 762
Apurímac, v. 1, 616, 755, v. 2, 577, 579
Apurímac, río, v. 1, 616, 617, 618, 652, 668, 707, 736, 737, 755, 759, v. 2, 192, 374, 579, 588
Aquiri, río, v. 1, 737, 744
Arana, hacienda, v. 2, 595
Archer, paraje, v. 2, 344
Argentina, v. 1, 69, 82, 285, 300, 310, 374, 398, 399, 641, v. 2, 122, 126, 354, 514, 520
Arequipa, v. 1, 88, 164, 300, 383, 414, 478, 489, 500, 546, 550, 604, 643, 690, 698, 711, v. 2, 152, 185, 192, 204, 255, 370, 374, 390, 392, 444, 482, 572, 577, 580, 583, 588, 607, 608, 610, 617, 619, 626, 631, 643, 649, 652
Arica, v. 1, 43, 61, 64, 65, 68, 69, 70, 88, 89, 99, 100, 103, 398, 400, 403, 418, 669, 762, v. 2, 367, 381, 382, 384, 385, 389, 390, 397, 404, 407, 408, 519, 539, 580, 651
Asia, v. 1, 759
Ascope, v. 2, 608, 610
Asunción, v. 1, 694
Atacuari, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Atén, pueblo, v. 1, 692

Atico, v. 1, 443, 447, 458, 601
Atlántico, océano, v. 1, 522, 617, 673, 732, 735, 738, v. 2, 427, 553
Atum Curacay, v. 2, 259
Australia, v. 2, 598, 601
Austria, v. 1, 403, v. 2, 532
Avispa, v. 1, 739, 742
Ayacucho, v. 1, 34, 99, 616, 633, 639, 643, 652, 653, 668, 707, 734, 735, 755, 762, v. 2, 92, 374, 543, 577, 579
Azángaro, v. 1, 554, v. 2, 580
Azupizú, río, v. 1, 662, 663, 664, 666, 697, 731, 757, 763

B

Bahia, puerto, v. 2, 427, 428
Bahía de la Independencia, v. 1, 443, v. 2, 347, 509, 510, 627
Bajo Amazonas, v. 1, 734, v. 2, 564
Balsapuerto, v. 1, 700, 708
Barcelona, v. 1, 95, 100, 400
Barranca (Bajo Marañón), v. 1, 765
Barrow in Furness, v. 1, 292, 397
Bayovar, v. 1, 456, 601, v. 2, 335, 609, 610
Bellavista, v. 2, 568, 579, 610, 647
Bélgica, v. 1, 403, v. 2, 532
Bellavista, v. 1, 24
Beni, río, v. 1, 692
Berlín, v. 1, 285, 642
Bermejo, caleta, v. 1, 601
Berna, v. 1, 642
Blanca, isla, v. 1, 689
Blanco, río, v. 1, 686
Boca-isla, fundo gomero, v. 2, 562
Bocapán, v. 1, 601, v. 2, 627
Boca del río, salina, v. 2, 578
Bolivia, v. 1, 45, 64, 69, 100, 300, 414, 438, 548, 550, 554, 556, 565, 612, 633, 640, 646, 658, 692, 695, 697, 712, 713, v. 2, 372, 484, 514, 520, 522, 523, 588, 596, 597, 630, 644
Bolognesi, río, v. 1, 708
Borja, v. 1, 624
Boya Huasú, fundo gomero, v. 2, 562
Bradley, punta, v. 1, 511
Brasil, v. 1, 61, 98, 300, 375, 389, 397, 431, 525, 520, 537, 538, 600, 608, 620, 626, 646, 656, 669, 691, 698, 709, 712, 716, 734, 735, 740, 741, 744, 745, 746, 748, 751, v. 2, 213, 267, 428, 514, 522, 526, 527, 555, 564, 644
La Brea, v. 1, 443, v. 2, 601, 649
Bremen, v. 1, 418
La Breña, v. 2, 445
Brest, v. 2, 99
Breu, río, v. 2, 267
Bruselas, v. 2, 514
Buenaventura, v. 2, 617
Buenavista, v. 1, 447
Buenos Aires, v. 1, 95, 397, 398, 643, v. 2, 126, 232, 470
Bufeo, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Burdeos, v. 1, 385
Buturo, v. 1, 692

C

Caballas, puerto, v. 1, 28, v. 2, 448, 449, 450, 458
Caballos, v. 1, 443, 601
Caballococha, v. 1, 520, 525, 526, 624, 726
Cabo Blanco, v. 2, 334, 577
Cabo de Hornos, v. 2, 343, 569
Cacas, v. 2, 579
Cacazú, río, v. 1, 711, 729, 730, 731, 757
Cachi, v. 2, 579
Cahuiche, fundo gomero, v. 2, 562
Cajahuicuma, fundo gomero, v. 2, 562
Cajamarca, v. 1, 502, 610, 648, 760, v. 2, 374, 419, 444, 482
Caldera, v. 1, 399
Callao, v. 1, 25, 27, 34, 49, 71, 72, 98, 101, 106,107, 109, 117, 124, 125, 127, 155, 168, 175, 176, 181, 192, 195, 200, 206, 208, 217, 219, 256, 258, 263, 273, 275, 278, 279, 282, 291, 292, 294, 300, 319, 320, 372, 373, 374, 378, 380, 381, 383, 384, 386, 387, 391, 393, 394, 398, 399, 401, 402, 403, 404, 408, 409, 411, 413, 416, 417, 418, 420, 422, 423, 425, 426, 427, 428, 437, 438, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 449, 452, 453, 457, 458, 459, 460, 461, 463, 464, 472, 477, 478,

479, 480, 487, 488, 489, 493, 501, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 525, 557, 559, 560, 561, 562, 565, 566, 567, 568, 569, 571, 575, 576, 577, 579, 580, 582, 585, 586, 601, 602, 603, 604, 607, 608, 611, 620, 689, 691, 697, 710, 721, 745, 751, 753, 766, v. 2, 30, 31, 41, 76, 77, 102, 115, 116, 122, 132, 141, 142, 151, 171, 181, 185, 192, 195, 200, 202, 205, 207, 212, 214, 217, 225, 226, 232, 234, 235, 244, 250, 252, 253, 255, 269, 271, 274, 277, 279, 280, 294, 295, 296, 297, 299, 302, 307, 308, 309, 310, 311, 313, 314, 315, 318, 327, 339, 340, 344, 345, 346, 347, 354, 356, 372, 374, 377, 378, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 392, 393, 402, 408, 409, 424, 426, 429, 431, 432, 434, 436, 440, 450, 455, 463, 465, 466, 468, 486, 490, 491, 502, 503, 504, 505, 506, 511, 536, 539, 540, 542, 543, 552, 566, 568, 579, 587, 595, 596, 597, 598, 601, 608, 609, 610, 617, 619, 626, 627, 629, 631, 632, 633, 634, 635, 638, 639, 640, 642, 649, 652
Callaría, misión, v. 1, 617, 739
Calquiragra, v. 2, 579
Camaná, v. 2, 204, 206
Camarones, v. 1, 64
Camboa, fundo gomero, v. 2, 563
Camisea, v. 1, 648, 650, 654, 764
Cananashi, río, v. 1, 618
Canchi, fundo gomero, v. 2, 563
Canelos, v. 2, 259
Cangallo, v. 2, 579
Cangaza, río, v. 1, 762
Cano de Huapapa, fundo gomero, v. 2, 562
Canta, v. 2, 391
Cañete, v. 2, 444, 451, 482, 608, 610
Capelo, puente, v. 1, 730
Caquetá. río, v. 1, 649
Carabaya, v. 1, 392, 696
Caraponga, hacienda, v. 2, 595
Caraz, v. 2, 439
Carmen, v. 2, 579, 609, 610
El Carmen, (Bolivia), v. 1, 654, 658
Carretería, hacienda, v. 2, 595
Cartavio, v. 2, 593, 595
Casagrande, hacienda, v. 2, 593, 595
Casapalca, hacienda, v. 2, 582, 583, 609, 610
Cascadas, v. 2, 438
Cascajal, v. 2, 216
Casma, v. 1, 89, 382, 401, 403, 416, 443, 444, 446, 447, 456, 487, 488, 500, 501, 557, 563, 606, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 339, 576, 577, 579, 587
Caspajalí, río, v. 1, 648, 654, 657, 658, 682, 683, 697, 765
Castrovirreyna, v. 2, 605
Catacaos, v. 2, 594, 608, 610
Catay, v. 2, 268, 270
Caterjalo, v. 1, 765
Caucato, v. 1, 443, v. 2, 579, 595
Caudivilla, hacienda, v. 2, 595
Cayaltí, hacienda, v. 2, 595, 609, 610
Cayarú, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Caza, río, v. 1, 731
Centro del Llita, fundo gomero, v. 2, 563
Centroamérica, v. 1, 82, 418
Cerro Azul, v. 1, 375, 381, 387, 391, 401, 403, 416, 418, 443, 444, 446, 447, 458, 487, 489, 507, 564, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 466, 595, 608, 610, 634
Cerro Negro, salina, v. 2, 578
Cerro de Pasco, v. 1, 694, 729, v. 2, 389, 577, 579, 583, 584, 605, 608, 609, 610, 619, 649
Cerro de la Sal, v. 1, 673, 674, 729, 730, 731, 733, v. 2, 579
Cieneguilla, v. 1, 28, v. 2, 451, 453, 454, 461
Cobija, v. 2, 406, 546
Coca, río, v. 2, 256, 257
Cocotea, v. 1, 443, v. 2, 255
Cocha de San Pablo, fundo gomero, v. 2, 563
Cocha Serra, fundo gomero, v. 2, 563
Cocha de Tabatinga, fundo gomero, v. 2, 563
Coishco, v. 2, 536, 579
Cojata, v. 1, 565
Cojomillo, fundo gomero, v. 2, 563
Colán, v. 1, 443, 601, v. 2, 335, 508, 577, 578
Coles, punta de, v. 1, 690
Colombia, v. 1, 416, 646, 669, 712, 716, 734, v. 2, 334, 335, 337, 338, 344, 520, 578, 644

Colombia, fundo gomero, v. 2, 562
Colón, v. 1, 602
El Colorado, v. 2, 448, 449
Comas, v. 1, 675
Conato, río, v. 1, 765
Condeja, río, v. 1, 687
Contamana, v. 1, 720, 721, 739, 742
Coñac, río, v. 1, 699
Coquimbo, v. 1, 418
Coracora, v. 2, 579
Corapata, v. 2, 603
Corea, v. 2, 532
Corocoro, v. 1, 554
Coronel, v. 1, 418
Corral, v. 1, 418
Costa Rica, v. 1, 602
Cotuhé, río, v. 1, 686, 708
Cuchillo Cocha, fundo gomero, v. 2, 562
Culebras, v. 2, 578, 579
Cumaría, v. 1, 397
Curacay, río, v. 1, 686, 707, 765, 766, v. 2, 260
Cusco, v. 1, 369, 374, 393, 414, 546, 616, 636, 643, 650, 654, 673, 686, 690, 696, 711, 735, v. 2, 192, 370, 374, 390, 444, 482, 570, 577, 579, 588, 597, 605, 619, 630, 644, 646, 649, 652

CH

Chachapoyas, v. 2, 91, 411, 561
Chachingari, quebrada, v. 1, 652
Chacracerro, hacienda, v. 2, 595
Chacragrande, hacienda, v. 2, 595
Chala, v. 1, 109, 110, 117, 369, 379, 386, 401, 403, 416, 418, 443, 446, 447, 458, 487, 489, 497, 500, 503, 564, 565, 604, 605, 690, v. 2, 204, 277, 295, 296, 595, 629
Challhuanca, v. 2, 579
Chancay, v. 1, 179, 181, 373, 380, 416, 443, 446, 456, 488, 557, 563, 601, 607, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 406, 576, 595, 608, 610
Chanchamayo, v. 1, 624, 625, 659, 663, 664, 665, 670, 672, 673, 674, 675, 676, 732, 763
Chao, (véase San Bartolomé de Chao)
Chacacupe, v. 2, 609, 610
Chectuyoc, v. 2, 588
Chérrepe, v. 1, 443, 445, 564, 601, v. 2, 202
Chicago, v. 1, 643
Chicama, v. 2, 609, 610
Chicamita, hacienda, v. 2, 595
Chicla, v. 2, 608, 610, 649
Chiclayo, v. 1, 708, 764, v. 2, 202, 392, 543, 608, 610, 619, 631
Chiclín, hacienda, v. 2, 595
Chilca, v. 1, 601, v. 2, 339, 579
Chile, v. 1, 25, 29, 34, 53, 59, 61, 64, 68, 69,70, 80, 88, 98, 99, 100, 101, 103, 142, 200, 283, 285, 286, 300, 303, 304, 310, 314, 318, 380, 383, 393, 396, 398, 399, 400, 404, 416, 425, 428, 449, 479, 537, 603, 614, 670, 713, 758, v. 2, 217, 255, 256, 271, 343, 367, 372, 384, 385, 394, 401, 402, 404, 405, 407, 408, 410, 416, 443, 480, 481, 484, 509, 514, 519, 546, 569, 571, 572, 596, 598, 599, 601, 630, 646, 650
Chililaya, v. 1, 414, 546, 553, v. 2, 523
Chilive, río, v. 1, 687
Chillón, v. 2, 595
Chimbote, v. 1, 370, 401, 403, 416, 443, 444, 446, 447, 456, 480, 488, 500, 501, 563, 689, 791, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 339, 346, 372, 536, 569, 570, 578, 587, 595, 608, 610, 630, 631
China, v. 1, 82, 235, 364, 385, 392, 418, 428, 622, 691, v. 2, 125, 166, 532, 601
Chincha, islas, v. 1, 228, 443, 690, v. 2, 202, 347, 568, 574, 577
Chincha Alta, v. 2, 377, 444, 448, 450, 609, 610, 617
Chincheros, v. 2, 579
Chinos, islote de los v. 2, 579
Chiquitoy, hacienda, v. 2, 595
Chira, río, v. 2, 504, 507, 508
Chira, v. 1, 443, 564, 690
Chirote, fundo gomero, v. 2, 562
Chivé, río, v. 1, 654, 694
Chivis, río, v. 1, 711, 757
Chivoquirohuato, v. 1, 616
Chocán, v. 2, 508
Chocavento, hacienda, v. 2, 595
Chocope, v. 2, 579

La Chorrera, cascada, v. 1, 700
Chorrillos, v. 1, 51, 294, v. 2, 94, 202, 205, 386, 538, 539, 543, 608, 609, 610, 649
Chucuito, v. 1, 118, 385, 601, v. 2, 638
Chuchurruas, río, v. 1, 672, 730, 732
Chule, v. 2, 501
Chuncaro Pabu, v. 1, 731
Chunchusmayo, río, v. 1, 684
Chungui, v. 1, 618
Chuquitanta, hacienda, v. 2, 595

D

Darién, v. 2, 506
Darmouth, v. 2, 99
Deauville, v. 2, 609
Desaguadero, río, v. 1, 498, 544, 554, 556, 565, 612
Destacamento, v. 2, 259
Dinamarca, v. 2, 532
Dunngeness, punta, v. 2, 433

E

Ecuador, v. 1, 25, 45, 61, 82, 206, 273, 303, 315, 316, 317, 318, 375, 399, 400, 416, 445, 502, 640, 646, 669, 695, 712, 713, 734, v. 2, 213, 259, 260, 262, 265, 334, 335, 337, 338, 343, 344, 349, 370, 372, 439, 484, 520, 578, 596, 644
Ene, río, v. 1, 614, 616, 617, 618, 651, 668, 707, 735, 736, 737, 755
Ensenada, v. 2, 609, 610
Eñero, río, v. 1, 731
Erené, fundo gomero, v. 2, 563
España, v. 2, 122, 126, 178, 354, 507, 532
Estados Unidos, v. 1, 52, 100, 198, 291, 306, 395, 397, 416, 418, 428, 430, v. 2, 99, 104, 122, 126, 128, 354, 431, 502, 514, 523, 524, 528, 532, 555, 569, 596, 598, 600, 611
Estocolmo, v. 1, 642, 692
La Estrella, hacienda, v. 2, 595
Eten, v. 1, 43, 373, 381, 401, 403, 416, 418, 427, 437, 441, 443, 444, 445, 446, 456, 480, 487, 501, 502, 557, 564, 565, 604, v. 2, 202, 204, 277, 295, 296, 339, 466, 486, 543, 595, 596, 608, 610, 629, 630, 631
Europa, v. 1, 52, 88, 102, 103, 190, 196, 248, 292, 298, 308, 315, 383, 392, 393, 396, 397, 398, 399, 416, 418, 425, 519, 523, 525, 609, 656, 688, 689, 716, 718, 737, 738, 741, 743, 744, 745, 748, 753, v. 2, 184, 313, 314, 319, 370, 422, 431, 547, 564, 611, 637

F

Ferreñafe, v. 2, 608, 610
Filadelfia, v. 1, 315
Finne, v. 2, 99
Fishing, v. 2, 627
Fitzcarrald, istmo, v. 1, 397, 611, 682, 684, 686, 687, 692, 697, 698, 724, 756, 759, 760, 764, 765, v. 2, 238
Francia, v. 1, 60, 193, 304, 310, 403, 428, 525, 579, v. 2, 99, 122, 354, 408, 429, 532, 555

G

Galápagos, islas, v. 2, 344
Galindo, v. 2, 609, 610
Gálvez, río, v. 1, 686, 700
Garapé Pichuma, fundo gomero, v. 2, 563
Génova, v. 1, 386
Germania, v. 2, 385, 391
Gibraltar, v. 1, 403
Ginebra, v. 1, 642, v. 2, 522, 530, 531
Glasgow, v. 1, 127, 157, 362
Goyllarisquisga, v. 2, 610
Gran Pajonal, v. 1, 661, 677, 680, 763, v. 2, 644
Grau, caleta, v. 1, 456
Grecia, v. 2, 532
Guadalajara, v. 2, 533
Guadalupe, v. 2, 579, 604, 607, 608, 610, 636
Guadalupito, v. 2, 578
Guañape, v. 1, 416, 443, 447, 564, 601, v. 2, 202, 205, 578
Guatemala, v. 1, 602, v. 2, 519
Guayaquil, v. 1, 89, 206, 208, 314, 315, 316, 317, 388, 418, 432, 763, v. 2, 307, 308,

355, 337, 344, 349, 393, 394, 396, 545, 548, 627, 630

H

Haití, v. 1, 299, v. 2, 514
Hamaca Yacu, fundo gomero, v. 2, 563
Hamburgo, v. 1, 418, 523, v. 2, 627
El Havre, v. 1, 418, 519, 522, 523, 525, 609
La Haya, v. 1, 29, v. 2, 513, 530, 532
Heath, río, v. 1, 654, 692, 697, 756, 764, v. 2, 602
Herman Gohring, isla, v. 1, 699
Hijallo, mina, v. 2, 579
Hong Kong, v. 1, 391, 394, v. 2, 122
La Huaca, hacienda, v. 2, 508
Huacho, v. 1, 380, 401, 403, 443, 444, 446, 447, 456, 487, 488, 501, 557, 563, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 308, 311, 321, 339, 372, 466, 539, 576, 577, 579, 587, 595, 634
Huachón, cordillera, v. 1, 674
Huallaga, río, v. 1, 98, 610, 624, 692, 694, 735, 738, 740, 741, v. 2, 580
Huamachuco, v. 1, 88, 89, 101, v. 2, 381, 382, 384, 385, 388, 389
Huamalíes, v. 2, 577
Huamán, salina, v. 2, 578
Huamanga, v. 2, 482
Huambo, hacienda, v. 1, 755, v. 2, 580
Huancabamba, v. 1, 670, 674, 675, 729, 732, 757
Huancané, v. 2, 603
Huancarama, v. 1, 755, v. 2, 579
Huancaray, v. 2, 579
Huancavelica, v. 2, 192, 372, 374, 569, 577
Huancayo, v. 1, 675, v. 2, 482, 577, 605
Huanchaco, v. 1, 391, 401, 416, 443, 447, 456, 488, 532, 557, 564, 601, 607, v. 2, 202, 204, 277, 295, 296, 372, 595, 609, 610
Huachipa, hacienda, v. 2, 595
Huanta, v. 1, 652, 653, 673, 482
Huánuco, v. 1, 610, 611, 648, 694, 729, 734, 735, v. 2, 92, 374, 389, 444, 482, 570, 579
Huaqui, v. 1, 544
Huaraz, v. 2, 569
Huarhua Lluta, salina, v. 2, 580
Huari, v. 2, 609, 610
Huari–Huari, río, v. 1, 684, 765
Huarmey, v. 1, 179, 181, 369, 373, 394, 443, 444, 446, 487, 488, 501, 557, 563, 601, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 344, 579, 587
Huarochirí, v. 2, 377, 451
Huáscar, v. 1, 739
Huasú, fundo gomero, v. 2, 563
Huaura, v. 1, 762, v. 2, 595
Huayto, hacienda, v. 2, 595
Huiririma, v. 2, 259

I

Ica, v. 1, 28, 382, 403, 478, 489, v. 2, 92, 152, 185, 202, 206, 370, 374, 444, 579, 594, 608, 610, 619
Ica, fundo gomero, v. 2, 563
Igará-Paraná, río, v. 1, 700, 765
Ilo, v. 1, 27, 263, 373, 375, 401, 403, 416, 418, 427, 443, 444, 446, 447, 458, 487, 565, 604, 690, v. 2, 255, 256, 311, 339, 432, 566, 578, 610, 631
Imasa, río, v. 1, 686
Inahuaya, v. 1, 739
Inambari, río, v. 1, 640, 654, 682, 683, 684, 686, 692, 696, 756, 764, 765
Infantas, hacienda, v. 2, 595
El Ingenio, hacienda, v. 2, 595
Inglaterra, (Gran Bretaña), v. 1, 24, 198, 220, 235, 286, 291, 303, 304, 310, 317, 318, 364, 396, 400, 403, 428, 430, 519, 525, 605, 606, 726, v. 2, 99, 122, 125, 354, 502, 555, 569, 596, 645
Iquicha, v. 1, 618
Iquique, v. 1, 28, 89, 99, 393, 418, v. 2, 269, 381, 384, 409, 444, 448, 450, 627
Iquitos, v. 1, 375, 388, 389, 393, 403, 443, 447, 458, 475, 490, 512, 514, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 530, 532, 533, 534, 535, 536, 539, 540, 541, 543, 545, 565, 608, 609, 610, 611, 615, 622, 623, 624, 641, 643, 647, 654, 658, 661, 676, 681, 688, 700, 708, 710, 711, 720, 721, 724, 726, 737, 738, 739, 740,

741, 744, 745, 747, 748, 749, 751, 753, 754, 755, 756, 761, 762, 763, 764, 765, 766, v. 2, 259, 262, 263, 265, 372, 411, 414, 416, 420, 429, 431, 438, 553, 555, 558, 560, 561, 565, 566, 644, 645
Irlanda, v. 1, 393
Isilluma, río, v. 1, 684
Isla de Cacao, fundo gomero, v. 2, 562
Islay, v. 1, 393, 443, 511, 564, 601, v. 2, 204, 372
Italia, v. 1, 384, 385, 428, v. 2, 99, 122, 379, 532
Itaya, río, v. 1, 686

J

Jaén, v. 2, 597
Japón, v. 1, 82, 418, v. 2, 522, 527, 528, 530, 532
Jauja, v. 2, 388, 579
Juliaca, v. 1, 690, 696, 711, v. 2, 608, 610
Junia, río, v. 2, 213
Junín, v. 1, 103, 544, 610, 665, 670, 673, 674, 734, 735, v. 2, 92, 374, 570, 579
Junín, lago, v. 2, 504

K

Kruger, río, v. 1, 684

L

Lago Caballococha, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Lago de Serra, fundo gomero, v. 2, 562
Lago Soco, fundo gomero, v. 2, 563
Lago de Tarapoto, fundo gomero, v. 2, 563
Laguna de Pacota, fundo gomero, v. 2, 562
Laguna de Salinas, v. 2, 579
Lamas, v. 1, 624, 748, v. 2, 561
Lambayeque, v. 1, 478, 487, v. 2, 152, 185, 192, 202, 204, 374, 406, 444, 446, 447, 465, 482, 578, 596, 608, 610
Laram, hacienda, v. 2, 595
Laredo, hacienda, v. 2, 595, 609, 610
Leticia, v. 1, 403, 765, v. 2, 565
La Libertad, v. 1, 478, 488, v. 2, 92, 152, 185, 202, 204, 374, 384, 444, 446, 447, 465, 482, 578
Lima, v. 1, 28, 29, 33, 37, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 54, 55, 62, 68, 81, 88, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 197, 200, 278, 292, 299, 320, 396, 397, 398, 399, 400, 414, 422, 426, 440, 466, 476, 478, 525, 610, 638, 643, 662, 663, 673, 675, 676, 677, 682, 683, 687, 688, 690, 692, 694, 698, 732, 733, 735, 745, 751, 752, 755, 756, 757, 765, v. 2, 85, 92, 101, 151, 152, 162, 166, 171, 185, 202, 205, 232, 234, 260, 262, 318, 354, 370, 374, 377, 379, 380, 386, 388, 390, 392, 393, 394, 398, 405, 406, 407, 415, 417, 419, 427, 440, 448, 451, 453, 454, 455, 469, 481, 483, 484, 487, 513, 523, 527, 528, 533, 543, 546, 571, 572, 579, 587, 588, 594, 602, 608, 609, 610, 614, 619, 620, 623, 631, 637, 649
Lisboa, v. 1, 519, 522, 523, 609, v. 2, 489
Liverpool, v. 1, 292, 385, 393, 416, 519, 522, 523, 525, 606, 609, 726, 727, 745, v. 2, 366, 569, 627
Livorno, v. 2, 99
Lobitos, v. 1, 697, v. 2, 602
Lobos de Afuera, islas, v. 2, 347, 574, 575, 646, 647
Lobos de Tierra, islas, v. 2, 280, 574, 646
Lomas, v. 1, 102, 401, 403, 418, 443, 444, 446, 447, 487, 489, 503, 507, 607, v. 2, 204, 206, 277, 295, 296, 372
Londres, v. 1, 195, 196, 235, 364, 399, 400, 418, 559, 642, 691, 716, 737, 738, v. 2, 68, 550, 570, 573, 600, 602, 603, 614, 647, 649
Long Beach, paso, v. 2, 433
Loreto, v. 1, 25, 27, 28, 375, 393, 395, 397, 399, 400, 512, 519, 523, 525, 526, 527, 539, 540, 541, 545, 599, 609, 611, 619, 620, 623, 626, 649, 659, 660, 668, 672, 686, 687, 688, 698, 707, 708, 710, 712, 713, 717, 720, 723, 724, 725, 734, 735, 741, 744, 745, 746, 749, 750, 752, 753, 757, 762, 763, 765, 766, 767, v. 2, 211, 212, 213, 374, 411, 412, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 424, 439, 564, 570,

579, 580, 645
Loreto Yacu, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Lurificó, hacienda, v. 2 595
Lurín, v. 2, 444
Luxemburgo, v. 2, 532
Llata, v. 2, 579
Llurita, v. 2, 579

M

Madera, río, v. 1, 657, 691, 737, 741
Madre de Dios, departamento, v. 1, 379, 611, 621, 640, 648, 694, 697, 709, v. 2, 561
Madre de Dios, río, v. 1, 527, 528, 648, 649, 650, 654, 656, 657, 658, 680, 682, 683, 684, 686, 687, 692, 696, 697, 698, 699, 711, 744, 751, 752, 759, 760, 764, 765, 766, v. 2, 567, 644
Magallanes, estrecho de, v. 1, 411, 418, 560, 603, v. 2, 418, 433, 439
Magdalena, v. 2, 608, 609, 610
Mahua, fundo gomero, v. 2, 563
Mainique, pongo de, v. 1, 617
Mairo, río, v. 1, 673, 729, 730, 735, 736, 760, 766
Mal Paso, v. 1, 443
Mala, v. 1, 601
Malabrigo, v. 1, 391, 416, 443, 447, 488, 557, 564, 601, 607, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 578
Malaca, caleta, v. 2, 600
Mamiri, quebrada, v. 1, 652
Manaos, v. 1, 519, 522, 523, 530, 609, 692, 708, 709, 740, 747, 751, v. 2, 213
Máncora, v. 1, 443, 445, 564, 601, v. 2, 602, 627
Mangua, v. 2, 259
Manseriche, pongo de, v. 1, 669, 686, 687, 727, 735, 751
Mantaro, río, v. 1, 616, 652, 653, 668, 675
Manú, río, v. 1, 618, 648, 650, 651, 654, 656, 657, 658, 682, 683, 686, 687, 694, 697, 699, 759, 760, 764, 765
Mapiri, río, v. 1, 692
Maquia, río, v. 1, 739
La Mar, v. 1, 636
Maranganí, v. 2, 588
Marañón, río, v. 1, 527, 528, 610, 624, 633, 669, 686, 708, 720, 735, 737, 741, 743, 746, 747, 748, 751, 762, 765, v. 2, 554
Maras, v. 2, 579
Marcona, v. 2, 584
Markham, puerto, v. 1, 684
Masisea, v.1, 527, 532, 720, 735, 739, 742
Mata Huayo, fundo gomero, v. 2, 562
Matamata, fundo gomero, v. 2, 563
Maure, río, v. 1, 765
Mazaretequi Nuachiquez, río, v. 1, 731
Mazo Cruz, v. 1, 565
Mejía, caleta, v. 1, 511
Mejillones, v. 2, 381, 382, 384
Los Melgas, salinas, v. 2, 578
Menocucho, v. 2, 609, 610
La Merced, v. 1, 664, 710
Metraro, v. 1, 661, 730
México, v. 1, 418, 643, v. 2, 514, 519, 530, 532, 614
Minasrasga, minas, v. 2, 584
Miraflores, v. 1, 51, 71, 98, v. 2, 391, 546
Mirim Abujao, río, v. 1, 708
Miriquiquí, bahía, v. 2, 428, 429
Mishagua, v. 1, 759, 760
Mishagua, río, v. 1, 527, 648, 649, 654, 656, 657, 658, 682, 683, 684, 686, 697, 760, 765
La Molina, hacienda, v. 2, 595
Mollendo, v. 1, 45, 102, 109, 110, 117, 162, 164, 171, 174, 181, 370, 373, 375, 381, 386, 393, 401, 403, 411, 414, 416, 418, 427, 436, 438, 443, 444, 445, 446, 447, 458, 465, 487, 490, 500, 503, 507, 510, 511, 532, 544, 548, 550, 552, 554, 564, 565, 601, 602, 604, 605, 612, 686, 690, 692, 697, v. 2, 204, 206, 255, 256, 277, 295, 296, 339, 344, 347, 372, 408, 425, 426, 434, 464, 465, 501, 522, 523, 566, 587, 607, 608, 610, 617, 631, 643
Monteabierto, hacienda, v. 2, 508
Monterrico, hacienda, v. 2, 595
Montevideo, v. 1, 29, 98, 200, 418, v. 2, 427, 513, 514, 525
Moquegua, v. 1, 478, 490, v. 2, 204, 206, 269, 374, 377, 472, 482, 577, 579, 588, 596, 597, 610, 630, 648, 651, 652

Morococha, v. 2, 609, 610
Morona, río, v. 1, 707, 737, 762
Mórrope, v. 2, 577, 578
Moyobamba, v. 1, 519, 624, 648, 657, 664, 734, 748, v. 2, 415, 561

N

Nanay, río, v. 1, 686
Napo, río, v. 1, 375, 399, 527, 528, 624, 686, 707, 708, 737, 762, 765, 766, v. 2, 256, 257, 259, 260, 262, 263, 265, 270
Naranjal, hacienda, v. 1, 730, v. 2, 595
Nasucara, río, v. 1, 554
Nauta, v. 1, 609, 739
Nazaret, v. 1, 739
Nazca, v. 1, 443, v. 2, 449, 450
Negritos, v. 2, 578, 598, 599, 600, 601
Negro, río, v. 1, 741
Nepen, hacienda, v. 2, 595
Nepeña, v. 2, 578
Nevería, hacienda, v. 2, 595
New Port, v. 2 126
Newcastle, v. 1, 364, 400
Nicaragua, v. 1, 602
Nieva, río, v. 1, 686
Nonatos, caleta, v. 1, 103
Nueva York, v. 1, 315 398, 399, 404, 418, 522, 642, v. 2, 126, 307, 410, 569
Nueva Zelanda, v. 1, 235, 364
Nuro, mina, v. 2, 578

O

Ocopa, v. 1, 647, 659, 672, 673, 674, 675
Omaya, v. 1, 618
Opamayo, v. 2, 579
Oran, v. 1, 722
El Oriente, v. 2, 259
Orinoco, río, v. 2, 520, 522
Oro, hacienda, v. 2, 595
La Oroya, v. 1, 577, 590, 634, 694, 697, v. 2, 394, 583, 584, 605, 607, 608, 609, 610
Oruro, v. 1, 554
Otuma, salinas, v. 2, 576, 577, 579
Oxapampa, v. 1, 672, 763

P

Paca, laguna, v. 1, 504, 544, 739
Pacasmayo, v. 1, 43, 256, 375, 380, 401, 403, 416, 418, 427, 437, 441, 443, 444, 445, 446, 456, 480, 488, 500, 501, 502, 557, 564, 565, 604, v. 2, 202, 204, 277, 295, 296, 537, 543, 545, 584, 595, 596, 604, 605, 607, 608, 609, 610, 619, 627, 631
Pacífico, océano, v. 1, 23, 25, 49, 64, 87, 100, 127, 399, 403, 414, 418, 673, 692, 750, v. 2, 122, 292, 343, 344, 402, 422, 433, 489, 506, 518, 519, 537, 547, 568
Pacocha, v. 1, 101, 282, 382, 490, 500, 607, v. 2, 204, 206, 277, 295, 296, 372, 432, 434, 651
Pachachaca, río, v. 2, 579
Pachaja, río, v. 1, 697, 765
Pachía, fundo gomero, v. 2, 563
Pachitea, río, v. 1, 527, 610, 624, 649, 662, 664, 668, 675, 676, 677, 682, 684, 686, 694, 697, 707, 709, 710, 720, 732, 735, 736, 737, 739, 753, 759, 762, 763, 765, 766, v. 2, 238, 644
Paita, v. 1, 26, 43, 101, 208, 256, 263, 375, 381, 383, 386, 387, 388, 401, 403, 410, 416, 418, 427, 437, 441, 443, 444, 445, 446, 456, 474, 480, 487, 501, 502, 557, 563, 565, 604, 687, 751, v. 2, 128, 129, 132, 138, 139, 140, 201, 204, 277, 295, 296, 299, 327, 334, 335, 337, 338, 339, 343, 344, 347, 348, 349, 352, 372, 444, 482, 508, 536, 537, 539, 543, 545, 546, 552, 566, 569, 578, 596, 599, 601, 602, 604, 607, 608, 610, 611, 631, 651
Palca, v. 1, 659, 664
Palcazu, río, v.1, 623, 624, 662, 670, 672, 673, 675, 676, 729, 730, 731, 732, 735, 736, 737, 757, 761, 763, 766, v. 2, 238
Palizada, v. 1, 739, 742
Palominos, islotes, v. 1, 184, 258, 509, 510, 511, 569, 608, v. 2, 424, 425
Palca, v. 2, 482, 595, 608, 610
Pallasca, v. 2, 582
Pampa Blanca, v. 2, 609, 610
Pampa Colorada, v. 2, 579
Pampaconas, río, v. 1, 616

Pampa del Hambre, v. 1, 762
Pampas, hacienda, v. 2, 595, 609, 610
Pan de Azúcar, v. 1, 730
Panamá, v. 1, 82, 123, 125, 263, 273, 274, 275, 277, 282, 292, 362, 385, 395, 398, 399, 416, 418, 572, 602, 763, v. 2, 308, 311, 312, 315, 334, 335, 337, 338, 506, 591, 627, 630
Pancoy, salina, v. 2, 579
Pandero, salina, v. 2, 578
Pangoa, río, v. 1, 732
Papagayo, laguna, v. 2, 649
Pará, Belen do, v. 1, 98, 245, 364, 388, 391, 393, 519, 522, 523, 530, 537, 609, 677, 710, 724, 726, 738, 740, 747, v. 2, 213, 411, 412, 419, 420, 422, 423, 424, 428, 429, 430, 431, 432, 434, 436, 440, 556, 557
Paracas, v. 2, 344, 510
Paraguay, v. 2, 514, 520
Paramonga, hacienda, v. 2, 595, 610
Paranapuras, v. 1, 708
Pardo, río, v. 1, 708
Parinacochas, v. 1, 636, v. 2, 579
Pariñas, v. 2, 577, 598, 601, 649
París, v. 1, 98, 102, 197, 460, 507, 559, 571, 639, 642, 643, 715, 716
El Pasaje, hacienda, v. 1, 616, 617, 755
Pastaza, río, v. 1, 98, 707, 737, 762
Pátapo, hacienda, v. 2, 595, 608, 610
Patillo, punta, v. 1, 510
Pativilca, v. 2, 595, 609, 610
Paucartambo, río, v. 1, 611, 636, 672, 673, 675, 767, 687, 694, 711, 730, 732, 733, 757, 763, 764, v. 2, 644
La Paz, v. 1, 98, 544, v. 2, 553
Perené, río, v. 1, 651, 668, 675, 676, 677, 730, 731, 732, 735, 737, v. 2, 438
Pernambuco, v. 2, 428
Persia, v. 2, 532
Perú, v. 1, 23, 24, 27, 28, 28, 31, 33, 35, 37, 38, 51, 54, 59, 60, 61, 64, 65, 68, 69, 70, 72, 82, 86, 87, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 117, 120, 124, 125, 193, 280, 283, 285, 286, 290, 291, 296, 299, 400, 403, 414, 425, 430, 434, 439, 544, 548, 556, 559, 560, 579, 603, 614, 626, 633, 636, 638, 642, 648, 649, 656, 657, 658, 687, 688, 691, 696, 712, 713, 729, 733, 734, 740, 744, 745, 748, 756, 757, 758, 759, 761, 762, 765, v. 2, 122, 123, 130, 136, 137, 160, 225, 260, 265, 267, 269, 270, 273, 276, 287, 290, 298, 299, 311, 334, 343, 347, 368, 370, 376, 385, 388, 391, 401, 405, 407, 408, 409, 412, 414, 415, 417, 420, 421, 426, 434, 445, 450, 472, 485, 493, 494, 507, 508, 509, 514, 515, 519, 520, 522, 524, 530, 533, 536, 539, 540, 547, 550, 553, 558, 568, 569, 571, 573, 587, 588, 598, 601, 620, 622, 636, 644, 645, 647, 648, 649, 650
Peruate, fundo gomero, v. 2, 563
Pescadores, isla, v. 1, 176
Pichanas, río, v. 1, 730, 731
Pichis, río, v. 1, 375, 393, 610, 623, 624, 659, 661, 664, 665, 666, 668, 670, 673, 674, 675, 676, 677, 697, 707, 708, 710, 711, 729, 730, 731, 732, 735, 736, 737, 754, 757, 760, 761, 762, 763, 765, 766, v. 2, 238, 419, 438, 644
Pichunga, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Pilcomayo, río, v. 1, 687
Pilcopata, río, v. 1, 654, 687, 694, 698, 699
Pimentel, v. 1, 400, 403, 416, 427, 437, 441, 443, 445, 487, 557, 564, 565, 604, 605, 607, v. 2, 202, 277, 295, 296, 543, 608, 610, 631, 633
Piñi-Piñi, río, v. 1, 687, 699
Pirín, v. 2, 603
Pisacoma, v. 1, 447
Pisagua, v. 2, 426, 427, 627
Pisco, v. 1, 45, 119, 125, 379, 382, 388, 392, 401, 403, 416, 418, 427, 441, 443, 444, 446, 447, 458, 462, 487, 489, 500, 503, 507, 508, 564, 565, 604, 605, 690, v. 2, 202, 206, 277, 295, 296, 308, 311, 339, 346, 406, 444, 449, 450, 455, 482, 489, 510, 543, 552, 576, 584, 595, 596, 597, 608, 610, 631
Piura, v. 1, 478, 487, 643, 751, v. 2, 132, 152, 185, 192, 201, 204, 370, 374, 375, 376, 379, 406, 444, 482, 508, 569, 576, 578, 594, 598, 599, 604, 607, 608, 610, 619, 626, 631, 649, 651

Plata, río de la, v. 2, 520
Playa Chica, v. 1, 443, v. 2, 610
Pomalca, v. 2, 595
Poplar, v. 1, 400
Porvenir, fundo gomero, v. 2, 562
Portugal, v. 1, 523, v. 2, 532
Potro, río, v. 1, 707, 762
Pozo Blanco, salinas, v. 2, 578
Pozuzo, v. 1, 661, 673, 675, 729, 763
Providencia, v. 1, 617
Prusia, v. 1, 60
Puca Barranca, v. 2, 259
Pucalá, hacienda, v. 2, 595
Pucallpa, v. 1, 739, 742
Pucapanga, v. 1, 739
Pucusulá, hacienda, v. 2, 508
Pueblo Nuevo, v. 2, 578
Puerto Bermúdez, v. 1, 532, 666, 697, 700, 710, 720, 736, 754
Puerto Candamo, v. 1, 709
Puerto Carvajal, v. 1, 700, 707, 765
Puerto Inglés, v. 1, 601
Puerto Maldonado, v. 1, 684, 696, 698, 709, 766
Puerto Meléndez, v. 1, 727
Puerto Perdido, v. 2, 578
Puerto Pérez, v. 1, 414
Puerto Portillo, v. 1, 669
Puerto Victoria, v. 1, 707, 736
Puinagua, isla, v. 1, 686, 739
Puinagua, río, v. 1, 686
Puno, v. 1, 369, 370, 373, 374, 382, 403, 414, 443, 447, 458, 487, 498, 499, 500, 544, 546, 548, 550, 552, 553, 554, 555, 556, 565, 607, 612, 682, 690, 696, 711, v. 2, 92, 152, 185, 192, 370, 374, 390, 444, 465, 482, 566, 572, 577, 580, 588, 597, 599, 607, 610, 630, 649, 652
La Punta, v. 1, 103, v. 2, 539, 609, 610
Punta Arenas, v. 1, 305, 418, v. 2, 427, 432, 433
Punta Capullana, v. 2, 501
Punta de Coles, v. 1, 697
Punta Sal, v. 1, 601
Puñizu, río, v. 1, 661
Puños, salinas, v. 2, 579
Puquio, v. 2, 579
Puritania, v. 1, 748
Purucayali, río, v. 1, 736
Purús, río, v. 1, 27, 395, 528, 530, 619, 649, 650, 651, 653, 654, 658, 686, 691, 697, 708, 709, 737, 740, 741, 743, 745, 759, 764, 765, v. 2, 267, 268, 270, 554, 567, 644
Putaya, río, v. 1, 686
Putumayo, río, v. 1, 528, 669, 686, 700, 707, 708, 710, 720, 737, 762, v. 2, 567

Q

Quebec, v. 1, 404
Quebrada Atacuari, fundo gomero, v. 2, 562
Quebrada Erené, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Quebrada de Peroles, v. 2, 600
Quebrada Pichuma, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Quebrada del Pozo, v. 2, 600
Quebrada Seca, v. 2, 578
Quebrada de Tijeritas, v. 2, 600
Quebrada de Tucillal, v. 2, 600
Quebrada de Yacarité, fundo gomero, v. 2, 563
Quebrada Yapa Yacu, fundo gomero, v. 2, 563
Querecotillo, v. 2, 594
Quilca, v. 1, 88, 159, 381, 384, 411, 443, 447, 458, 487, 489, 503, 564, 601, 607, v. 2, 206, 277, 295, 296, 629
Quillasú, v. 1, 674, 691
Quimpitiriqui, v. 1, 616, 652, 653
Quito, v. 2, 260, 262, 263, 265

R

Recarcan, v. 1, 730
Recuay, v. 2, 569, 577
Repartimiento, fundo gomero, v. 2, 562
Reventazón, v. 2, 609, 610
Rifa, v. 1, 748
Rímac, río, v. 2, 542
Rinconada, v. 2, 508
Río Branco, v. 1, 738
Río de Janeiro, v. 1, 626, 642, v. 2, 267, 419,

438
Road Island, v. 2, 126
Rocas, islotes, v. 2, 432
Roma, hacienda, v. 2, 593, 595, 609, 610
Roma, v .1, 642
Rosalina, v. 1, 617
Rosario, v. 1, 684
Rumania, v. 2, 532
Rusia, v. 1, 310, v. 2, 532

S

Sabaloyacu, río, v. 1, 686
Salaverry, v. 1, 43, 380, 382, 390, 391, 401, 403, 415, 416, 418, 419, 424, 427, 437, 441, 443, 444, 445, 446, 456, 476, 480, 488, 497, 501, 503, 508, 557, 564, 565, 605, 606, v. 2, 202, 204, 205, 277, 295, 296, 330, 334, 339, 372, 384, 455, 578, 587, 595, 607, 608, 610, 631, 649
Salinas, bahía, v. 2, 428, 429, 432
Salinas de Huacho, v. 1, 443, 563, 601, v. 2, 608, 610
Salinas de Otuma, v. 1, 443, 601
El Salvador, v. 1, 602
Sama, v. 1, 64, 443, 447, 490, 604, 607, v. 2, 31, 629, 651, 652
Samanco, v. 1, 380, 382, 387, 401, 403, 416, 443, 447, 456, 487, 488, 501, 557, 563, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 372, 536, 577, 578, 584, 595
San Antón, v. 1, 709
San Antonio, hacienda, v. 2, 595
San Bartolomé de Chao, v. 1, 416, 443, 601, v. 2, 579
San Blas, v. 2, 579
San Francisco (California), v. 1, 251, 418, 643
San Francisco, v. 2, 384, 385, 391, 516
San Gabriel, fundo gomero, v. 2, 562
San Gallán, isla, v. 1, 690, 697
San Gregorio, mina, v. 2, 584
San Jacinto, hacienda, v. 2, 595
San Jerónimo, v. 1, 739, 742
San José, v. 1, 443, 445, 564, 601, v. 2, 202, 579, 595
San José, fundo gomero, v. 2, 562
San Juan, fundo gomero, v. 2, 562
San Juan, caleta, v. 1, 690
San Juan de Dios, v. 2, 386
San Juan de Miraflores, v. 1, 71, 88, 90
San Lorenzo, isla, v. 1, 505, 508, 511, v. 2, 143, 348, 647
San Luis de Huari, v. 1, 646
San Luis de Shuaro, v. 1, 623, 659, 662, 665, 666, 674, 675, 680, 691, 710, 711, 729, 731, 732, 733, 757, 761
San Marcos, v. 1, 739
San Martín, v. 1, 610, 648, 734
San Matías, cerro, v. 1, 730
San Nicolás, pampa, v. 1, 762
San Nicolás, hacienda, v. 2, 595, 609, 610
San Pablo, fundo gomero, v. 2, 562
San Pablo de Cacha, v. 2, 580
San Pedro de Lloc, v. 1, 627, v. 2, 543
San Sebastián, v. 2, 580
San Vicente, isla, v. 1, 200, 727
Sana, v. 1, 653
Sandia, v. 1, 682, 683, 684, 692, 764
Sangaban, v. 1, 696
Santa, v. 1, 372, 416, 443, 480, 488, 501, 557, 563, 601, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 311, 577, 595
Santa Ana, fundo gomero, v. 2, 562
Santa Ana, v. 1, 601, 684, v. 2, 605
Santa Cruz, v. 1, 692
Santa Bárbara, hacienda, v. 2, 595
Santa Elena, v. 2, 617
Santa Isabel, fundo gomero, v. 2, 562
Santa Rosa, quebrada, v. 2, 267
Santa Rosa, isla, v. 1, 263, v. 2, 347
Santa Rosa, v. 2, 202
Santa Rosa (Puno), v. 2, 608, 610
Santander, punta, v. 1, 511
Santiago, río, v. 1, 624
Santiago de Chile, v. 1, 51, 68, 100, 398, 399, v. 2, 382, 401, 572
Santo Domingo, v. 1, 299, 709, v. 2, 514
Sarayacu, v. 1, 739, 742
Sausal, hacienda, v. 2, 595
Scilly, islas, v. 1, 726
Sechura, v. 1, 263, 375, 403, 416, 443, 445, 446, 456, 473, 480, 487, 532, 557, 564, 601, v. 2, 201, 204, 277, 295, 296, 334, 335, 338, 576, 577, 578, 584, 599, 603,

627
Serjali, río, v. 1, 648, 654, 656, 657, 658, 682, 683, 697, 760, 764, 765
Servia, v. 2, 532
Sevilla, v. 2, 506
Shepahua, río, v. 1, 654, 765
Siam, v. 2, 532
Sicuani, v. 1, 690, 696, 711, v. 2, 580, 608, 609, 610, 646
Soco, fundo gomero, v. 2, 562
Soledad, fundo gomero, v. 2, 563
Southampton, v. 1, 316, 317, 318, 691, 722
Sucubamba, v. 1, 675
Suchimán, v. 2, 595, 608, 610
Suecia, v. 1, 692
Sullana, v. 2, 594, 608
Sungaru Yacu, río, 694
Supai, río, v. 1, 686
Supe, v. 1, 372, 373, 401, 416, 443, 444, 446, 487, 488, 501, 510, 511, 557, 563, 601, 607, 689, 711, v. 2, 202, 205, 277, 295, 296, 372, 587, 595, 609, 610

T

Tacna, v. 1, 61, 64, 65, 68, 69, 70, 89, 99, 100, 398, 400, 611, 643, 669, v. 2, 92, 152, 185, 367, 374, 385, 389, 390, 407, 519, 580, 594, 597, 648
Tacsha Curacay, v. 2, 259
Tacsha Mirano, v. 2, 259
Tacuatimanu, río, v. 1, 654, 708, 756, 764
Taimán, río, v. 1, 765
Talara, v. 1, 407, 445, 508, 607, v. 2, 295, 296, 482, 501, 598, 600, 601, 627
Talcahuano, v. 1, 304, 305, 418, v. 2, 125
Tamanco, v. 1, 739
Tamaya, río, v. 1, 686, 687, 762
Tambo, río, v. 1, 527, 616, 617, 618, 649, 650, 651, 668, 676, 677, 707, 732, 735, 736, 737, 755, 759, 765, 766
Tambo de Mora, v. 1, 45, 369, 370, 373, 374, 375, 378, 379, 353, 394, 401, 403, 416, 418, 443, 444, 446, 447, 458, 487, 489, 503, 507, 564, v. 2, 202, 206, 277, 295, 296, 552, 595, 609, 610
Tambo Real, hacienda, v. 2, 595
Tambopata, río, v. 1, 682, 683, 684, 686, 687, 692, 697, 756, 764, 765
Tapiche, río, v. 1, 686
Tarapacá, v. 1, 45, 61, 99, 100, 762, v. 2, 367, 374, 381, 385, 389, 391, 416, 597, 650
Tarapoto, v. 1, 624, v. 2, 561
Tarata, v. 2, 472
Tarma, v. 1, 674, 675, 677, 732, v. 2, 379, 579
Távara, río, v. 1, 697, 698, 709, 766
Thomas, cabo, v. 1, 511
Ticlio, v. 2, 609, 610
Tigre, río, v. 1, 527, 686, 707, 737, 762
Tingo María, v. 1, 694
Tiputine, v. 2, 259
Tirapata, v. 1, 709, 766
Titicaca, v. 1, 25, 82, 373, 414, 443, 458, 490, 498, 501, 544, 546, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 556, 611, 612, 636, 641, 765, v. 2, 465, 483, 490, 504, 649
Tlonate, quebrada, v. 1, 652
Tocache, v. 2, 580
Tokio, v. 2, 528
Tolón, v. 2, 609
Tomichico, v. 1, 739
Tortugas, v. 2, 579
Tres Cruces, v. 1, 694
Tres Pintas, cabo, v. 2, 432
Trinidad, v. 2, 579
Trujillo, v. 1, 88, 89, v. 2, 202, 204, 370, 377, 384, 406, 447, 604, 607, 609, 610, 619, 649
Tucker, puerto, v. 1, 659, 661, 663, 676, 677, 731, 733
Tucillal, quebrada, v. 2, 603
Tulumayo, río, 692, 694
Tumacu, v. 2, 627
Tumán, hacienda, v. 2, 595
Tulape, hacienda, v. 2, 595
Tumbes, v. 1, 157, 263, 362, 373, 379, 403, 416, 431, 432, 443, 444, 445, 446, 487, 501, 502, 504, 557, 563, 585, 607, v. 2, 201, 204, 277, 295, 296, 338, 343, 344, 345, 346, 348, 349, 374, 444, 545, 597, 599, 602, 627, 629, 630
Tumbes, río, v. 2, 504
Tushma, v. 1, 739

U

Ucayali, río, v. 1, 526, 527, 528, 610, 611, 614, 616, 617, 619, 624, 636, 647, 648, 649, 653, 654, 658, 661, 664, 668, 675, 677, 682, 684, 686, 687, 692, 697, 707, 710, 722, 730, 734, 735, 736, 737, 738, 740, 741, 742, 743, 746, 747, 748, 752, 755, 759, 760, 762, 763, 764, 765, 766, v. 2, 238, 332, 554, 567, 644
Uníni, río, v. 1, 668
Uracancha, v. 2, 579
Uramarca, v. 2, 580
Uribiqui, río, v. 1, 731
Urubamba, río, v. 1, 527, 610, 611, 616, 617, 618, 648, 649, 650, 656, 657, 658, 668, 682, 686, 687, 697, 717, 735, 736, 737, 755, 759, 764, 765, 766, v. 2, 238, 644
Uruguay; v. 1, 300, v. 2, 514, 520

V

Vacamayo, v. 1, 683, 684
Valdivia, v. 1, 418
Valdivia, fuerte, v. 1, 305
Valparaíso, v. 1, 51, 65, 70, 98, 303, 305, 320, 399, 418, 425, 604, v. 2, 269, 307, 308, 311, 382, 384, 444, 516, 633
Venezuela, v. 1, 82, v. 2, 522, 644
Viazos, hacienda, v. 2, 595
Vieja, v. 2, 578
Viena, v. 1, 642
La Villa, hacienda, v. 2, 595
La Viñita, hacienda, v. 2, 595
Vírgenes, cabo, v. 1, 125, v. 2, 433, 578
Vista Alegre, v. 2, 610

W

Washington, v. 1, 29, 306, 385, 642, v. 2, 513, 515, 519, 527, 528
Wight, isla de, v. 1, 400

Y

Yacarité, fundo gomero, v. 2, 562, 563
Yanacachi, v. 2, 579
Yanachaga, v. 1, 670, 730
Yana Yacu, fundo gomero, v. 2, 563
Yanchamayo, v. 1, 739
Yarrow, astillero, v. 1, 721
Yauli, v. 2, 391, 577, 582
Yauyos, v. 2, 482
Yavarí, río, v. 1, 521, 523, 525, 526, 527, 528, 534, 535, 536, 610, 624, 641, 649, 686, 700, 737, 738, 740, 741, 743, 744, 762, v. 2, 267, 527, 554
Yavero, río, v. 1, 687
Yaviro, quebrada, v. 1, 652
Yerbas Buenas, fuerte, v. 1, 305
Yonán, v. 2, 609, 610
Yurimaguas, v. 1, 520, 538, 624, 664, 665, 700, 708, 720, v. 2, 415
Yurúa, río, v. 1, 27, 391, 395, 528, 619, 669, 686, 687, 697, 700, 707, 708, 709, 737, 741, 743, 745, 762, 765, v. 2, 267, 268, 270, 554, 567

Z

Zambrano, v. 2, 257, 259
Zanjón, v. 2, 578
Zapallal, v. 2, 578
Zapotal, laguna, v. 2, 649
Zarumilla, v. 2, 578
Zorritos, v. 1, 416, 443, 445, 456, 564, 601, v. 2, 349, 598, 599, 600, 627

INDICE DE PERSONAS

A

Abarca, Manuel, v. 1, 354
Abanto, José, v. 2, 641, 654
Abeleire, Germán, v. 2, 425
Abensur y López, v. 1, 726
Abril, Carlos, v. 1, 280
Abril, Federico, v. 1, 94, 605
Acevedo, Ignacio, v. 1, 188, v. 2, 167
Acosta, Francisco L., v. 2, 563
Acosta, padre José de, v. 2, 648
Acosta, José, v. 1, 188
Acosta, Manuel, v. 2, 562
Adamson, cónsul inglés, v. 1, 519, 610
Afin, Juan, v. 1, 172
Agreda, Emilio, v. 1, 162
Aguayo, Manuel, v. 1, 344
Aguila, Francisco del, v. 1, 520, 550
Aguila, Juan del, v. 2, 411
Aguila, Manuel del, v. 1, 520, 550
Aguilar, David, v. 1, 163
Aguilar, Juan A., v. 1, 349
Aguilar, Mariano, v. 1, 348
Aguilar, Miguel, v. 1, 348
Aguilar, Victorino, v. 1, 215
Aguirre, Benigno, v. 2, 324
Aguirre, Ciriaco, v. 1, 348
Aguirre, Faustino, v. 2, 654
Aguirre, padre Juan, v. 1, 680
Aguirre, Pablo, v. 1, 476
Aguirre, Rafael, v. 2, 53, 60, 69
Aguirre Aparicio, v. 2, 262
Aguirre Romero, Elías, v. 1, 88, v. 2, 381, 384, 392, 410
Agusto, Abelardo, v. 2, 133
Agusto, Armando, v. 2, 133, 134
Agusto, Juan M., v. 2, 134
Alayza, Aníbal, v. 2, 389
Alayza, Enrique Napoleón, v. 1, 92, 507, 612, v. 2, 198, 204, 521
Alayza, Francisco, v. 2, 577, 647
Alayza, Víctor M., v. 1, 172
Alayza y Paz Soldán, Francisco, v. 2, 597, 648
Alayza y Paz Soldán, Luis, v. 1, 98, v. 2, 543, 551
Albarracín y Freundt, agentes de aduana, v. 1, 447
Albarracín, Darío, v. 1, 264
Albarracín, Gregorio, v. 2, 390
Albarracín, Guillermo, v. 1, 280
Albertis, Alejandro, v. 1, 601
Albertis, José, v. 1, 608
Alberto, José, v. 2, 285, 322
Alcázar, Samuel, v. 2, 390
Alcérreca, Alejandro, v. 1, 305, 306
Alcíbar, Zenobio, v. 1, 215
Alcocer, Pedro, v. 2, 93, 120
Aldana, Lorenzo de, v. 2, 506
Aldunate Carrera, Luis, v. 1, 100
Alegría, Alfredo, v. 1, 558
Alegría, Ciro, v. 1, 656, 760
Alegría, Francisco, v. 1, 90
Alem, William, v. 1, 215
Alemany, padre, v. 1, 670
Alfajeme, Manuel, v. 1, 280
Alfaro, Alfredo, v. 2, 93
Alfaro, Emilio, v. 2, 167
Alfaro, Juan, v. 1, 90
Alfaro, Manuel L., v. 2, 576
Alfaro, Mariano, v. 1, 441
Alfaro, Mauricio, v. 1, 214
Alfaro, Pedro M., v. 1, 89, 162
Alfonso, Paulino, v. 1, 99
Aliaga, Benjamín, v. 1, 214, v. 2, 58, 145, 147, 163
Aliaga, Enrique, v. 2, 147
Aliaga, Florencio, v. 2, 641
Aliaga, Máximo, v. 2, 59
Aliguin o Alequin, Constantino, v. 2, 285, 305, 325
Alipázaga, Emilio, v. 1, 350
Aljovín, Arístides, v. 1, 92, 102, 138, 205, 369, v. 2, 53, 56, 68, 71, 72, 73, 75, 77, 120, 147, 163, 167, 181, 252, 398, 629

Aljovín, Belisario, v. 1, 118, 120, 133, 343
Aljovín, Miguel, v. 1, 244, v. 2, 73, 77, 120, 425, 439
Almagro, Diego de, v. 2, 506
Almanza, Antonio, v. 1, 616
Almeida, Emilio, v. 1, 135
Almenara Butler, Francisco, v. 2, 93, 120
Alternoff, Carlos, v. 2, 145
Althaus, Emilio M., v. 1, 288
Althaus, Juan, v. 1, 292, v. 2, 126, 127
Alva Flores, Julio, v. 1, 31
Alva de Liste, conde, v. 2, 512
Alván, Celestino L. de, v. 2, 563
Alvarado Bernardino, v. 2, 654
Alvarado, Mariano, v. 1, 354
Alvarado, Mateo, v. 1, 189
Alvarado, Pedro de, v. 2, 506
Alvarado, Pedro S., v. 2, 132
Alvarado, Tiburcio, v. 1, 135, 345
Alvarado Zegarra, César, v. 1, 90
Alvarado Zegarra, Oscar, v. 2, 239
Alvarez, Alcibíades, v. 2, 562
Alvarez, Cesario, v. 1, 348
Alvarez, Fernando, v. 1, 214, v. 2, 163, 167
Alvarez, Héctor, v. 1, 94
Alvarez, Ignacio, v. 1, 353
Alvarez, Julián, v. 1, 353, v. 2, 59, 167
Alvarez, Liceo, v. 1, 214
Alvarez Calderón, Andrés, v. 2, 68
Alvarez Calderón, José M., v. 1, 354
Alvarez Calderón, Manuel, v. 2, 533
Alvarez Calderón, Nicanor, v. 2, 301
Alvarez Calderón, Nicolás, v. 1, 545
Alvarez de Pérez, Hélida, v. 1, 31
Alvarez del Villar, E., v. 2, 239
Alvarez del Villar, J. M., v. 2, 505
Alvizuri, Fernando G., v. 2, 408
Alzamora, Federico, v. 1, 88, 91, 107, 319, 321, 351, 370, 375, 421, 476, 479, 487, 493, 505, 506, 603, 606, 620, v. 2, 252, 335, 382, 631, 652
Alzamora, Isaac, v. 2, 533
Alzamora, Leopoldo, v. 2, 234, 239
Alzamora, J., v. 1, 320
Alzamora, Lizardo, v. 2, 86
Alzamora, Manuel, v. 1, 208, 212
Alzamora, Nazario, v. 1, 348
Alzamora, Ruperto, v. 1, 91, 106, 137, 162, 200, 208, 300, 349, 381, 384, 398, 506, v. 2, 122, 252, 346, 348, 382, 499
Alzamora Castro, Víctor, v. 1, 95, 196
Alzola, Manuel, v. 1, 93, v. 2, 181
Allen, A., v. 1, 288
Allen, Williams, v. 1, 351
Amat y León, Manuel, v. 1, 620
Ambrocio, Francisco, v. 1, 134, 344
Amézaga, Carlos G., v. 2, 379
Amico, Antonio, v. 1, 183
Amordivino, Manuel, v. 2, 562
Amoretti, Antonio, v. 2, 324
Ampuero, Carlos, v. 2, 147
Andagoya, Pascual de, v. 2, 506
Anderson, Jorge, v. 1, 206
Andraca, Juan B., v. 2, 283, 303
Andrade, David, v. 2, 257
Andrade, Genaro, v. 2, 285, 305
Andrases, Miguel, v. 1, 350
Andreu, Francisco, v. 2, 283, 303, 327
Angel, Luis, v. 1, 213
Angelo, Miguel, v. 2, 58, 147, 163, 320
Angulo, Pedro, v. 1, 90
Antayo, Francisco, v. 1, 79, 175
Antayo, Mario, v. 1, 696
Antonello, Emilio, v.1, 255
Antonichi, Antonio, v. 2, 323
Aponte, Dionisio, v. 1, 347
Aquije, Pedro, v. 1, 355
Aragonés, Mariano, v. 2, 389
Aramburú, Alfredo, v. 1, 214
Aramburú, Nicanor, v. 1, 89
Arana, Medardo, v. 2, 145
Arana, Pedro Pablo, v. 2, 482
Arancibia, Carlos, v. 2, 239
Arancibia, Felipe, v. 1, 511, 606, 630, v. 2, 576, 577
Aranda, Ricardo, v. 1, 611, v. 2, 533
Araníbar, José, v. 2, 570, 571
Araníbar, Manuel, v. 1, 280
Araoz, Leonidas, v. 1, 344
Araujo, Estanislao, v. 1, 93
Araujo, Rafael, v. 1, 535, 536
Araya, José, v. 2, 321
Arca, Manuel E., v. 2, 140
Arce, Diego, v. 1, 214

Arce, Huberto, v. 2, 561
Arce, Luis B., v. 1, 244, v. 2, 425, 436(
Arcelles, Manuel, v. 2, 139
Arcentales, Isaac, v. 2, 562
Arecio, Lorenzo, v. 2, 321
Arellano, Ildefonso, v. 1, 616
Arellano, Manuel, v. 1, 350, v. 2, 57, 145
Arenas, Alejandro, v. 1, 582, v. 2, 650
Arenas, Antonio, v. 1, 35, 95, v. 2, 23
Arenas, Carlos, v. 2, 239
Arenas, Francisco, v. 2, 303, 305
Arévalo, Genaro, v. 2, 285, 305, 322
Arévalo Villasis, David, v. 1, 533, 539
Argaluza, Froilán, v. 1, 354
Arguedas, Manuel, v. 2, 170
Arguedas, Mariano, v. 2, 648
Arias, Antenor, v. 2, 59, 194, 195
Arias, Antonio, v. 2, 188
Arias, Eleodoro, v. 2, 147
Arias, Francisco M., v. 1, 544
Arias, Juan, v. 1, 264, v. 2, 239, 428
Arias, Manuel, v. 1, 353
Ariochi, Guillermo, v. 1, 164
Armangol Hnos., agentes de aduana, v. 1, 447
Armero, Ernesto, v. 1, 109
Arnold, Jorge, v. 2, 320
Arona, Juan de (ver: Paz Soldán y Unánue, Pedro)
Arosemena Garland, Geraldo, v. 2, 184, 384, 398, 409, 410
Arosgoitia, Pío E., v. 2, 562
Arredondo, Antonio, v. 2, 638, 641, 654
Arriaga, Ernesto, v. 1, 264
Arriaga Cáceres, Manuel H., v. 1, 89
Arrieta, Agustín, v. 1, 89
Arrieta, Enrique, v. 1, 135, 345
Arrieta Mispireta, Carlos, v. 1, 88
Arrigoni y Cía., agentes de aduana, v. 1, 447
Arrigoni, Alejandro, v. 1, 627, v. 2, 543
Arriola, Agustín, v. 1, 92, v. 2, 248, 320
Arrunátegui, Julio, v. 1, 353
Arrús, Darío, v. 1, 280
Artadi, Gavino, v. 2, 133, 140, 283, 303
Artadi, Humberto, v. 2, 133, 134
Artadi, Luis, v. 1, 395
Artadi, M., v. 2, 305
Artadi, Ricardo, v. 2, 140
Artigas, Luis, v. 1, 305
Artola, médico, v. 1, 761
Asaldi, Francisco, v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Ascárate, Ramón, v. 1, 88, 91, v. 2, 188, 195
Aschar, Pablo, v. 2, 346
Asencios, Wenceslao, v. 1, 321
Asín, Nicanor, v. 1, 192, 201, 245, 280, 349, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 364, 510, 710, 767, v. 2, 153, 166, 261, 405, 419, 438
Asín, Nicolás, v. 1, 717
Aslett, Alfredo, v. 1, 288
Aspíllaga, Antero, v. 1, 545, 582, v. 2, 301, 572, 592, 594
Aspíllaga, Antonio, v. 1, 89
Aspíllaga, Baldomero, v. 2, 239, 624
Aspíllaga, Ismael, v. 2, 592, 617
Astete, Luis Germán, v. 1, 71, 88, 101, v. 2, 384, 388
Astete, Manuel, v. 1, 697
Astete, Pedro, v. 2, 60, 69
Astorne, Celso, v. 1, 356
Atahualpa, Juan Santos, v. 1, 759
Atahualpa, Venancio, v. 1, 649
Athessi, Basilio, v. 1, 121, v. 1, 322
Atrinson, David, v. 1, 135
Aubry, Luis, v. 1, 291, 292, v. 2, 126
Auchiza, Francisco, v. 1, 214
Auditor, José, v. 2, 323
Avendaño, Leonídas, v. 1, 623, 624, 626, v. 2, 216
Avila, Saturnino, v. 1, 353
Ayarza, Víctor E., v. 2, 191
Ayulo, Alberto, v. 1, 763
Ayulo, Enrique, v. 1, 97, 441, v. 2, 624, 626
Ayulo, Ernesto, v. 2, 635
Ayulo, Octavio, v. 1, 446
Ayulo, Pedro, v. 1, 255
Azalia, v. 2, 624
Azcárraga, Pedro, v. 1, 321
Azqueta, Ignacio, v. 2, 303

B

Baal, Roberto, v. 2, 507
Bacigalupi, Peter, v. 2, 377, 409
Backer, Carlos, v. 2, 428

Backer, Edmundo, v. 1, 255
Backer, R., v. 2, 234
Baco, Francisco, v. 1, 344
Badani, Rosendo, v. 1, 206
Badell, Miguel, v. 2, 283, 303
Baglieto y Cía., agentes de aduana, v. 1, 447, v. 2, 326
Bahamonde, Pedro, v. 1, 215
Balboa, Vasco Núñez de, v. 2, 502, 506
Balbuena, Gerardo, v. 1, 280
Balbuena, Manuel, v. 1, 89
Balmaceda, José Manuel, v. 1, 303, 304, 305, 398, 399, v. 2, 269, 382
Balta, coronel José, v. 2, 480
Balta. Ing. José, v. 1, 627, 639, 641, 680, v. 2, 67, 120, 537
Balta, Juan Francisco, v. 1, 89, 118, 120, 125, 130, 138, 343
Balta Gutiérrez, Francisco, v. 1, 93, 612
Baluarte, Daniel, v. 1, 534
Baluarte, Rafael, v. 1, 669
Ballesteros, César, v. 1, 354
Ballesteros, Enrique, v. 1, 354
Ballivián, José, v. 2, 504
Ballón, Abel, v. 2, 239
Bandelier, Adolfo Francisco, v. 2, 504
Bandini, Monseñor, v. 1, 197
Bar, Enrique, v. 2, 53, 60, 69
Barabino, Antonio, v. 2, 285, 321
Barabino, Francisco, v. 2, 167
Barabino, Modesto, v. 2, 650
Barandiarán, Carlos T., v. 1, 125, 136, 142, 354, 399, 400, 624, 626, 711, 757, 761, v. 2, 72, 73, 77, 120, 178, 256, 257, 259
Barandiarán, Isaac, v. 1, 94
Barandiarán, José María, v. 2, 257
Barazzoni, Nino, v. 2, 234, 239
Barbier y Fenestra y Cía., v. 1, 507
Barcelli, v. 2, 625
Barco, Francisco del, v. 1, 643
Bardella, Gianfranco, v. 1, 98, 604, v. 2, 486, 647, 649, 650
Barinaga, Manuel A., v. 1, 99
Barlavas, Ciriaco, v. 2, 305, 323
Barragán, Francisco, v. 1, 356
Barranca, Sebastián, v. 1, 639, 645
Barraza, Benjamín, v. 1, 245
Barreda, Enrique, v. 2, 653
Barrenechea, José M., v. 1, 441
Barrera, Javier de la, v. 2, 93
Barrera, Lino de la, v. 1, 91, 94, v. 2, 188, 195, 251
Barrera, Santiago M., v. 2, 120
Barres, Ernesto, v. 2, 167
Barreto, Anselmo, v. 2, 407
Barreto, José María, v. 1, 282
Barriga, Belisario, v. 2, 390
Barrios, brigadier, v. 2, 178
Barrios, Domingo, v. 2, 648
Barrios, José, v. 1, 118, 121, 353
Barrios, M. C., v. 2, 141
Barros Luco, Ramón, v. 1, 65
Barrow, alcalde, v. 1, 288
Bartet, Francisco, v. 2, 267
Bartolini, escultor, v. 2, 379
Basadre, Jorge, v. 1, 24, 28, 30, 86, 95, 97, 98, 283, 389, 398, 425, 427, 460, 533, 539, 603, 604, 611, 619, 641, 649, 684, 666, 668, 669, 686, 758, 760, 761, 762, 763, v. 2, 189, 250, 253, 307, 327, 329, 370, 400, 407, 409, 410, 421, 438, 444, 463, 479, 482, 483, 484, 485, 487, 494, 527, 528, 533, 558, 569, 587, 604, 614, 623, 631, 634, 641, 646, 647, 648, 650, 651, 652, 655
Basadre, Modesto, v. 1, 630, 632, v. 2, 484
Basagoitia, José G., v. 1, 608
Basías, Manuel, v. 2, 324
Bastante, Alejandro, v. 2, 184
Bastavan e Iturrizaga, v. 2, 305
Basurco, Juan, v. 1, 511
Basurco, Santiago, v. 1, 507, v. 2, 93
Bathes, Guillermo, v. 1, 121
Batista, Manuel, v. 1, 188
Batta Isola, Gío, v. 1, 425
Battifora, Arturo, v. 1, 208, 212
Battle, padre, v. 1, 670
Bau, Enrique, v. 2, 285
Bazalar, Cayetano, v. 2, 323
Bazalar, Eleuterio, v. 2, 324
Bazalar, Juan, v. 2, 322
Bazalar, Luis, v. 2, 285, 305, 321
Bazalar, Martín, v. 2, 323
Bazalar, Máximo, v. 2, 285, 305, 321
Bazalar, Miguel, v. 2, 321

Bazual, Ricardo, v. 1, 189
Beascoa, Tomás, v. 2, 320
Beausire y Cía., H., v. 2, 624
Becerra, José, v. 1, 88
Becerra, Manuel, v. 1, 89
Becerra, Santiago, v. 1, 90
Behr, F., v. 1, 288
Bejarano, José, v. 1, 255
Belaunde, Víctor Andrés, v. 1, 59, 69, 98, 100
Belcher, Eduardo, v. 2, 552
Belman, Enrique, v. 1, 347
Beltrán, Pedro, v. 2, 592
Benavente, Pedro G., v. 2, 57
Benavides, Alfredo, v. 2, 617
Benavides, Arturo, v. 2, 58, 145
Benavides, Emilio, v. 1, 93, 611, v. 2, 465
Benavides, José Benigno, v. 1, 88
Benavides Diez Canseco, Alfredo, v. 2, 533
Benites, Abraham A., v. 2, 133, 134
Benites, Alfredo, v. 2, 133
Benites, Enrique, v. 1, 630
Benites, Gilberto, v. 1, 348
Benites, José M., v. 1, 446
Benites, Juan, v. 2, 57
Benites, Juan de Dios, v. 2, 93, 120
Benites, Julio E., v. 2, 283
Bentín, Ricardo, v. 2, 239
Beretra, Andrés, v. 2, 322
Bergelund, Juan, v. 1, 612
Bergui, Pedro, v. 2, 283
Bermúdez, mayor, v. 2, 260, 262
Bermúdez, Isaías, v. 2, 106, 124
Bernales, Federico, v. 2, 235
Bernales, Luis, v. 2, 239
Bernaola, Calixto, v. 1, 351
Bernardo, Manuel, v. 1, 351
Berninzon, Enrique, v. 1, 149, 174, 362, 426, 444, 446, v. 2, 273, 276, 283
Berthelot, Federico, v. 1, 571, 578, 579, 580
Bertran, Jaime, v. 2, 321
Bertbeder, comodoro, v. 2, 126
Betzhold, Gustavo A., v. 1, 305
Beunza, Victoriano, v. 1, 213
Bezada, Alejo, v. 2, 391
Bezada, Severiano, v. 1, 545
Bidegaray y Costes, v. 2, 625
Bielich, Adriano, v. 2, 592
Bielich, César, v. 1, 184, 286, 288, 291, v. 2, 53, 59, 69, 75, 82, 136, 182, 227, 239
Bielich, Cosme, v. 2, 57
Bielich, Enrique, v. 1, 288
Biffi, Menotti, v. 1, 608
Bignon, A., v. 2, 624
Bildt, Didrik de, v. 1, 692
Billeros, Juan, v. 1, 348
Billesas, Juan, v. 1, 255
Billinghurst, Guillermo, v. 1, 630, v. 2, 426, 448, 471
Bito, Miguel, v. 1, 606
Black, Carlos E., v. 1, 213, 367, 368
Black, Guillermo, v. 2, 227, 239
Black, Pedro, v. 2, 167
Black, Tomás, v. 2, 77
Black, Williams, v. 1, 189, 208, 213, 219, 349, v. 2, 59, 73
Blacker, R., v. 2, 239
Blaine, James C., v. 2, 515
Blancas, Carlos, v. 1, 350
Blanco, Armando, v. 2, 58, 145, 147
Blanco, Juan de Dios, v. 2, 239
Blown, Frank, v. 1, 351
Blume, Federico, v. 2, 603, 607
Bócos, Anastacio, v. 2, 285, 324
Boggiano, Antonio, v. 2, 321, 624, 625
Boggio, Bartolomé, v. 2, 648
Bohórquez, Pompeyo, v. 2, 170
Boirchen, James, v. 1, 351
Bolognesi, Federico, v. 2, 140, 409
Bolognesi, Francisco, v. 1, 395, v. 2, 113, 401, 404
Bolognesi, José, v. 1, 282
Bonati, Natali, v. 1, 350
Bondani, Julio, v. 1, 215
Bonhomme, Nemesio, v. 1, 89
Bonifaz, Emilio, v. 1, 640
Bonilla, Heraclio, v. 1, 403, v. 2, 555, 558, 644, 645, 649
Boonen Rivera, Jorge, v. 1, 310
Booth y Cía., v. 1, 539, 541, 542, 607, 738, 741, v. 2, 432
Borda, Carlos, v. 1, 352, v. 2, 69
Borgoño, Justiniano, v. 1, 72, 426, 548, 585, v. 2, 244, 372, 398, 468
Bosbiche, Jorge, v. 1, 134

Bossi, Bartolomé, v. 1, 107, 320, 321
Botsford, Benjamín, v. 1, 125, 133, 135, 139, 149, 175, 183, 343, 357
Bourdon, profesor, v. 2, 49
Boursot, A., v. 2, 624
Boza, Benjamín, v. 1, 47, v. 2, 239, 583
Boza, Francisco, v. 1, 214
Bracale, v. 2, 239, 648
Bramón, Toribio, v. 2, 325
Brandes, G., v. 2, 625
Brassey y Cía., v. 1, 460, 559
Braun, José Manuel, v. 1, 500, 546, v. 2, 523
Bravo, Alberto, v. 2, 69
Bravo, César, v. 2, 126
Bravo, Darío, v. 1, 264
Bravo, José, v. 2, 512
Bravo, Manuel, v. 1, 264
Bravo, N., v. 2, 625
Bravo, Vicente, v. 2, 263
Brescani, Tomás, v. 2, 624
Bringas, José A., v. 2, 285, 305, 322
Briot, profesor, v. 2, 49
Britos, Guillermo, v. 1, 213
Britschard, Hayas, v. 1, 134
Broggi Hnos., v. 2, 625
Broggi, Jorge, v. 1, 47, 163
Brouage, pirata, v. 2, 507
Browich, Jorge, v. 1, 344
Brunelli, Vicente, v. 2, 323
Bryce, John W., v. 2, 568, 569
Bryce, Luis N., v. 1, 96, 441
Bucelli, José, v. 1, 404, v. 2, 303, 326, 650
Buck, Carlos W., v. 2, 523
Buenaño, Pedro A., v. 1, 253, 292, 669, 682, 685, 699, 707, 708, 709, 718, 720, 726, 754, 762, 767, v. 2, 53, 60, 69, 75, 82, 125, 182, 368, 419, 438, 492
Buenaño Muro, Javier, v. 1, 30, 101
Buendía, Manuel, v. 2, 239
Bueno, Mariano, v. 1, 612
Bueno, Ramón, v. 1, 89
Bulnes, Gonzalo, v. 1, 99
Burga, Aurelio, v. 2, 147, 163, 167
Burga, Eleodoro, v. 1, 94
Burga Cisneros, Ezequiel, v. 1, 624, v. 2, 411, 420
Buse de la Guerra, Hermann, v. 1, 310, 399
Bustabade, Jesús, v. 1, 345
Bustamante, Abraham, v. 1, 350, v. 2, 145
Bustamante, Carlos, v. 1, 214
Bustamante, Federico, v. 2, 170
Bustamante, Manuel, v. 1, 350
Bustamante y Rivero, José Luis, v. 2, 410
Bustamante y Salazar, Enrique, v. 2, 239, 448, 449, 456, 465, 470
Bustios, Federico, v. 2, 390
Bustos, José C., v. 2, 563
Butta y Tosso, v. 2, 285

C

Cabada, Teodosio, v. 1, 213, 239, 352, v. 2, 49, 50, 53, 57, 59, 75, 79, 82, 120, 182
Caballero, Francisco, v. 2, 120
Caballero, Juan C., v. 1, 534, 535, 536
Caballero, Marcelino, v. 2, 327
Caballero, Santiago, v. 2, 167
Caballero y Lastres, Carlos, v. 1, 244, 253, v. 2, 53, 60, 69, 75, 82, 125, 182, 409, 425, 436, 529
Caballero y Lastres, Daniel, v. 2, 108
Caballero y Lastres, Ernesto, v. 1, 212, 244, 263, 264, 273, 274, 275, 277, 278, 282, 395, v. 2, 53, 60, 69, 75, 82, 125, 182, 226, 227, 231, 232, 233, 235, 236, 239, 245, 368, 405, 409, 425, 436, 439, 517, 549
Cabanillas, Benjamín, v. 1, 353
Cabañas, Luis, v. 1, 156
Cabero, Valentín, v. 2, 167
Cabezudo, Manuel, v. 1, 118, 121, 134, 348
Cabieses, Hercilio, v. 1, 91, 94, 141, 205, 369, 370, 499, 612, 716, v. 2, 26, 78, 195, 251
Cabral, J. M., v. 1, 280
Cabrera, Antonio, v. 1, 255
Cabrera, Felipe, v. 1, 348, 352
Cáceres, capitán, v. 2, 388
Cáceres, Andrés Avelino, v. 1, 28, 36, 59, 60, 61, 74, 86, 96, 102, 149, 189, 198, 200, 205, 227, 380, 390, 441, 499, 508, 552, 557, 558, 601, 623, 628, 713, 757, 758, v. 2, 28, 29, 32, 123, 128, 129, 141, 192, 200, 244, 273, 276, 338, 351, 352, 353, 381, 398, 438, 443, 447, 448, 449, 451, 454, 455, 456, 463, 464, 465, 466, 468, 469, 470,

472, 483, 484, 485, 569, 570, 571, 582, 654
Cáceres, Fidel, v. 2, 58, 145
Cáceres, Hipólito, v. 1, 88
Cáceres, Juan A., v. 2, 391
Cáceres, Luis, v. 1, 441
Cáceres, Simón, v. 1, 92, 557
Cáceres de Bossi, Carolina, v. 1, 106, 107, 108, 319, 320
Cadenas, Francisco, v. 2, 324
Caferend, José, v. 2, 322
Cafferata, Domingo, v. 1, 212, 214
Cafferata, Luis, v. 2, 322
Cafianga, Juan B., v. 2, 318
Cafiero, Juan, v. 2, 305
Caicedo, Eusebio, v. 1, 121, 133
Calamaquis, Dionisio, v. 2, 305
Calderón, Flavio, v. 1, 125, 130, 133, 139, 343, 352, 375
Calderón, Serapio, v. 2, 363
Calderón Gutiérrez, agencia de aduana, v. 1, 446, 447
Calefano, Fernando, v. 1, 350
Calisaya, Amador, v. 1, 214
Calle, Pedro, v. 1, 321
Camacho, Andrés, v. 1, 172, 344, 347
Camacho, Antenor Octaviano, v. 2, 153, 170
Camacho, Clemente, v. 1, 350, v. 2, 145
Camacho, Diego, v. 2, 407
Camacho, Juan A., v. 1, 214
Camacho, Margarita, v. 2, 492
Camaño, María Plácido, v. 2, 516
Camarena, Emilio, v. 1, 356
Camino, Juana Josefa, v. 2, 376
Campbell, Alejandro, v. 1, 308
Campo, Ezequiel, v. 1, 280
Campo, Felipe del, v. 1, 94
Campo, Manuel Ezequiel del, v. 2, 227, 229, 230, 232, 235, 239
Campo, R. del, v. 2, 132
Cámpora, Angel, v. 2, 650
Campos, Eleuterio, v. 2, 163
Campos, Gerardo, v. 1, 356
Campos, José, v. 1, 348
Campos, Primitivo, v. 2, 641
Campoverde, Locadio, v. 1, 355
Camprubi, Carlos, v. 1, 95, 96, 97, v. 2, 611, 612, 650
Canabon L., v. 2, 239
Canales, Abdón D., v. 1, 351
Canchaya, Francisco, v. 2, 163
Candamo, Carlos G., v. 1, 193, 198, 288, v. 2, 379, 532
Candamo, Clotilde A. de, v. 1, 288
Candamo, Manuel, v. 1, 28, 196, 228, 384, 545, v. 2, 327, 353, 398, 408, 469, 470, 471, 486, 635, 654
Cánepa, Guillermo, v. 1, 163
Canessa, Angel, v. 1, 444, 446
Canessa, José, v. 1, 134
Canevaro, César, v. 1, 45, 390, v. 2, 199, 239, 408, 485
Canevaro, José F., v. 2, 379, 624
Canevaro, Octavio, v. 2, 305
Camilico, Luigi, v. 1, 350
Cantuarias, Antonio, v. 1, 292
Cantuarias, Jose M., v. 1, 47, v. 2, 239
Caparó Muñoz, José Lucas, v. 1, 643
Capelo, Joaquín, v. 1, 48, 156, 541, 542, 659, 663, 665, 666, 673, 713, 723, 729, 732, 733, 757, 761, 762, 763
Carasas, Ricardo, v. 1, 93
Caravedo, Enrique, v. 2, 385
Cardella, Angel, v. 2, 327
Cárdenas, J. M., v. 2, 239
Cárdenas, José Gil, v. 2, 239
Cárdenas, Manuel Gil, v. 1, 89
Cárdenas, Pablo, v. 1, 273, 274
Cárdenas, Rufino, v. 1, 354
Cárdenas Ayaypoma, Mario, v. 1, 31
Cardoso, José, v. 2, 163
Cardozo, Manuel, v. 1, 758
Carlyle, Thomas, v. 2, 400
Carmona, Nicanor M., v. 2, 309, 310
Carpio, Carlos del, v. 2, 59
Carpio, Francisco, v. 1, 354
Carpio, Rosa, v. 1, 282
Carranza, Luis, v. 1, 29, 280, 627, 629, 630, 632, 633, 634, 638, 639, 755, 758, v. 2, 536, 537, 539, 543, 550, 551
Carranza, Santiago, v. 1, 605
Carrasco, Bernabé, v. 1, 28, 79, 93, 102, 105, 106, 108, 109, 110, 117, 118, 119, 158, 162, 167, 184, 189, 205, 206, 212, 220, 325, 369, 372, 381, 389, 395, 438, 506,

604, v. 2, 196, 197, 248, 252, 318, 434, 448, 449, 452, 465
Carrasco, Eduardo, v. 2, 406, 494, 512
Carrasco, Emiliano, v. 2, 163
Carrasco, Francisco, v. 1, 88, 506, 614
Carrasco, José, v. 1, 213
Carrasco, José María, v. 1, 102, 162, 205, 206
Carrasco, Manuel María, v. 1, 92, 164, 480
Carrasco, Ricardo, v. 1, 213
Carré, Juan, v. 1, 47
Carreño, Alejandro, v. 2, 77, 80, 120, 167, 178
Carreño, Arturo, v. 1, 29, v. 2, 492
Carreño, Joaquín, v. 2, 321
Carreño, Ignacio, v. 2, 285, 305
Carreño, José R., v. 2, 285, 305, 348
Carreño, Juan, v. 2, 323
Carreño, Leoncio, v. 2, 323
Carreño, Manuel A., v. 2, 324
Carreño, Melchor, v. 2, 285
Carreño, Moisés, v. 2, 321
Carreño, Tomás, v. 2, 285
Carreño, Vicente, v. 2, 323
Carreño Deheza, Enrique, v. 1, 93
Carreño Gasso, Enrique, v. 1, 88, 91
Carreño Gasso, José Rosendo, v. 1, 91, 94, v. 2, 188, 192, 193, 195, 251
Carreño Gasso, Pedro José, v. 1, 91
Carrera, Francisco, v. 2, 235, 239
Carrera, Juan, v. 2, 654
Carrera, León, v. 2, 239
Carrera, Michel de la, v. 2, 239
Carrera, Pedro N., v. 2, 216
Carrera y León, Federico, v. 1, 280
Carrillo, Angel, v. 2, 654
Carrillo, Camilo N., 29, 91, 103, 629, 639, 765, v. 2, 86, 190, 398, 405, 536, 537, 539, 545, 546, 547, 548, 550, 552
Carrillo, Emeterio, v. 1, 352
Carrillo, Gerardo, v. 1, 557, v. 2, 204
Carrillo, José, v. 2, 490
Carrillo, Juan Crisóstomo, v. 2, 523
Carrillo, Manuel, v. 1, 663
Carrillo, Manuel Genaro, v. 1, 88
Carrillo, Teodoro, v. 1, 345
Carrión, sargento, v. 2, 391
Carrión, Daniel Alcides, v. 1, 98
Carrión, Rosendo, v. 2, 391
Carvajal, Fernando, v. 1, 84, 764
Carvajal, Héctor U., v. 1, 213, 286, 288, 291, 510, v. 2, 60, 69, 75, 82, 182
Carvajal, Manuel Melitón, v. 1, 79, 92, 102, 192, 206, 227, 265, 274, 285, 286, 288, 290, 291, 292, 303, 357, 358, 359, 360, 361, 398, 508, 512, 517, 620, 634, 638, 639, 640, 641, 642, 682, 689, 695, 711, 716, 717, 756, 765, v. 2, 49, 59, 79, 85, 88, 96, 105, 120, 128, 183, 198, 199, 239, 241, 318, 368, 382, 398, 406, 407, 493, 501, 512
Carvajal, Miguel, v. 2, 167
Carvajal Fonseca, Julio, v. 1, 184, 292, 690, 696, 711
Carvallo, José L., v. 2, 285, 305
Carvallo, Luis, v. 2, 305
Carvallo, Pedro J., v. 2, 285, 305
Casanova, Emilio, v. 1, 214
Casanova, Gregorio, v. 1, 91, 149, 507, v. 2, 17, 26, 33, 34, 36, 41, 48, 49, 50, 51, 55, 56, 60, 67, 68, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 93, 101, 120, 125, 143, 144, 145, 146, 167, 171, 173, 175, 176, 179, 180, 181, 182, 214, 251, 368, 372, 406
Casareto, G., v. 2, 303
Casas, Josefa, v. 2, 482
Casas Arriz, Enrique de las, v. 2, 182, 466, 486
Cassalino, Andrés, v. 1, 444, 446
Cassareto, Agustín, v. 2, 321
Castañeda, Fausto (veáse Gastañeta)
Castañeda, Manuel, v. 2, 147, 163, 640
Castañeda de Gutiérrez, Alicia, v. 1, 31
Castañón, Emilio, v. 1, 630
Castañón, Néstor, v. 2, 93, 120
Castelar, Emilio, v. 1, 95
Castelar, Pedro, v. 1, 188, 722
Castelnau, Francisco de, v. 1, 614
Castellano, Antonio, v. 2, 324
Castellanos, Jacinto, v. 2, 516
Castellanos, Manuel, v. 2, 190
Castellaro, Bernardo, v. 2, 305
Castellaro, Juan, v. 2, 305
Castilla, Ramón, v. 2, 294, 327, 394, 398, 489, 511
Castilla, Santos, v. 1, 264
Castillo, Absalón, v. 2, 139, 140
Castillo, Bernardo, v. 2, 505

Castillo, Camilo, v. 2, 283
Castillo, Daniel L., v. 2, 136, 139
Castillo, Diógenes, v. 1, 189
Castillo, Gustavo, v. 2, 167
Castillo, Juan J. del, v. 1, 534, 535
Castillo, Luis A., v. 1, 304
Castillo, Manuel, v. 1, 188, v. 2, 139, 140, 216
Castillo, Pascual, v. 2, 143, 172
Castro, Alfonso, v. 1, 244, v. 2, 239, 425
Castro, Dionisio, v. 1, 264
Castro, Emilio, v. 1, 657
Castro, Luis, v. 2, 163
Castro, Manuel, v. 1, 121, v. 2, 163, 167, 285, 305, 411, 438
Castro, Santiago, v. 2, 323
Castro Iglesias, Víctor, v. 1, 294, v. 2, 301
Castro de Mendoza, Mario, v. 2, 238, 272, 279, 295, 296, 326, 327
Castro Saldívar, Mariano, v. 1, 64, 98, 99, 108
Catanzán, Angelo, v. 2, 324
Catanzaro, Juan B., v. 2, 285, 305, 323
Cater, Baldomero, v. 1, 94
Cater, Fidel, v. 1, 88
Cavalié, Silvino, v. 1, 444, 446, v. 2, 303, 326, 650
Cavallé, Abel, v. 1, 280
Cavendish, Thomas, v. 2, 507
Cavenecia, Ricardo, v. 1, 91, 557, v. 2, 204, 337
Cavero, Ignacio, v. 1, 353
Cavero, Justiniano, v. 1, 89, 93
Cavero, Manuel, v. 1, 280
Cavero, Octavio, v. 1, 125, 184, 189, 288, v. 2, 227, 239, 256, 368
Cavery, Lucas, v. 2, 324
Caycho, Moisés, v. 1, 355
Cazeneuve, Felipe G., v. 2, 120, 483
Cazés, cónsul, v. 1, 610, v. 2, 553, 561, 644, 645
Cazorla y Cía., agente de aduanas, v. 1, 444, 446, v. 2, 235, 624
Cazorla, Augusto, v. 2, 239, 505
Celentano, Antonio, v. 2, 285, 305, 323
Celesia, N., v. 2, 650
Celi, Juan, v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Centellas, Antonio, v. 2, 147
Cervantes, Ramón, v. 1, 354
Cervera, Eduardo, v. 1, 355
Cerro, Miguel F., v. 1, 294
Cerrón, Guillermo, v. 1, 163
Céspedes, Manuel, v. 1, 351, v. 2, 59
Cieza de León, Pedro, v. 2, 504
Cilley, Guillermo, v. 1, 630
Cipriani, César A., v. 1, 682, 684, 696
Cisneros, Carlos, v. 1, 456, 601, 605, 606, v. 2, 617, 622, 624, 651
Cisneros, Luis Fernán, v. 1, 51, 98
Cisneros, Pedro, v. 2, 53, 60, 69, 489
Cisneros, Rufino, v. 1, 350
Cisneros y García, v. 1, 463, 466
Clark, William, v.1, 173
Clavaba, Emilio, v. 1, 163
Clavero, José, v. 1, 37, 48, 62, v. 2, 645
Clavero, Manuel A., v. 1, 263, 275, 280, v. 2, 126, 127, 517
Clement, Paul, v. 2, 353
Clement, Pedro, v. 2, 86
Cleque, Francisco, v. 1, 356
Cobián, Juan Bautista, v. 1, 92, 184, 244, v. 2, 191, 368, 424, 430, 431, 432, 434, 437, 439, 440, 464
Cochrane, Thomas, v. 2, 406, 506
Cock, Samuel, v. 1, 149, 601, v. 2, 101
Cocker, Eduardo, v. 2, 504
Coidan, Daniel, v. 2, 323
Coker, Robert E., v. 2, 330, 334, 339, 343, 345, 347, 348, 349, 350
Colmenares, A., v. 1, 183
Colnet, Charles Joseph, v. 2, 552
Coloma, Aurelio, v. 1, 264
Coloma, Enrique, v. 1, 280
Coloma, José, v. 1, 353
Colón, Cristóbal, v. 2, 502
Collas, Miguel, v. 2, 147, 163
Collazos, Arístides, v. 1, 89, 93, 487
Combe, Emilio, v. 1, 213
Combe, Ernesto la, v. 1, 648, 655, 656, 663, 678, 680, 682, 683, 684, 698, 724, 726, 749, 757, 759, 761, 764
Combe, Isaías, v. 1, 245, v. 2, 424, 425, 432, 439, 440
Combet, v. 2, 178
Comend, Juan, v. 2, 323
Cómina, Juan, v. 1, 156
Concha, Adelina, v. 1, 389
Concha, Eduardo S., v. 1, 125, 142

Concha, Julián, v. 1, 351
Concha, Martín Pío, v. 1, 617
Conde, Alfredo, v. 1, 354
Condori, Juan, v. 1, 354
Condori, Manuel, v. 2, 391
Connor, Guillermo, v. 2, 133
Conpland, Alfred, v. 1, 351
Conquero, Darío, v. 1, 255
Conroy, Carlos, v. 1, 47
Conroy, Tomás, v. 1, 444, 446
Constantino, Demetrio, v. 1, 163
Contreras, Antonio, v. 1, 354
Contreras, Manuel, v. 2, 58
Conture, Eduardo, v. 1, 98
Cook, Guillermo, v. 1, 306
Copello, J., v. 2, 624, 625
Copland, Arturo, v. 1, 353
Cordero, Luis, v. 1, 317, 399
Cordero, Seferino, v. 1, 214
Córdova, José, v. 1, 506
Córdova, Mateo, v. 1, 353
Córdova, Saturnino, v. 2, 654
Corlán, Santiago, v. 1, 253
Cornejo, Eduardo, v. 1, 282, 712
Cornejo, Francisco, v. 2, 648
Cornejo, Mariano H., v. 2, 239, 265
Cornejo, Ruperto, v. 2, 163
Coronado, Ramón Teodoro, v. 2, 138, 139, 140
Coronel, Bernardo, v. 1, 93
Coronel Zegarra, Félix Cipriano, v. 2, 515, 518
Coronel Zegarra, Neracio, v. 1, 92
Corpancho, Carlos, v. 1, 93, 480, 558, v. 2, 206
Corpancho, Néstor, v. 2, 86, 93
Correa, Emilio, v. 1, 213, v. 2, 59, 167
Correa y Santiago, Pedro, v. 1, 47, 422, 602, v. 2, 253, 411, 435, 626, 650
Corsano, Fortunato, v. 2, 323
Cortázar, profesor, v. 2, 49
Corteb Leigh, F. A., v. 1, 288
Cortez, Domingo, v. 1, 264
Cortez, José, v. 2, 239
Cortez, Martín, v. 1, 344
Cortez, Pedro, v. 1, 121
Cortez y Casos, Miguel, v. 2, 239
Corzo, Nicanor, v. 1, 280, v. 2, 235, 239, 505
Cosio Donayre, Flor de María, v. 1, 31
Cosme, Chiufre, v. 1, 282
Cossio, Leonidas J., v. 1, 698
Costa, José, v. 1, 476
Costa Pinto, Antonio de, v. 2, 432
Coutts, David, v. 1, 179
Cree, Joseph, v. 1, 119, 149, 179, 183, v. 2, 101
Cremarc, John, v. 1, 350
Criado y Tejada, Víctor, v. 2, 120
Crin, Francisco, v. 1, 345
Crina, Basilio, v. 2, 322
Crisóstomo, José, v. 1, 117, 163
Cristóbal, José, v. 1, 134, 344
Crom, Pablo, v. 1, 350
Crosby, Enrique, v. 1, 280, v. 2, 234, 239
Crothers, Roberto, v.1, 134
Crowther, W. R. D., v. 1, 288
Cruz, Ernesto de la, v. 1, 398
Cruz, Fernando, v. 2, 519
Cruz, Francisco, v. 1, 135
Cruz, John, v. 1, 188
Cruz, Manuel, v. 1, 215
Cruz, Trinidad, v. 2, 563
Cruz Vial, Juan de la, v. 1, 304, 305
Cruzat, Belisario, v. 1, 171, 487
Cuadra, Miguel, v. 1, 163
Cuadros, Manuel, v. 1, 79, v. 2, 183, 331
Cuba, Luciano, v. 1, 348
Cuba, Ventura, v. 1, 348
Cueto, Benjamín, v. 1, 172
Cueto, Lino M., v. 1, 92, 118, 119, 127, 256, 325, 333, 336, 338, 342, 372
Cumacho, Tomás, v. 1, 355
Cunha, Euclides da, v. 1, 708
Cutimbo, Francisco, v. 1, 709
Cutiri, Avelino, v. 1, 354

CH

Chacaltana, Cesáreo, v. 1, 235, 294, 390, v. 2, 514
Chacón, Alfredo, v. 2, 170
Chamot, Manuel, v. 2, 231, 232, 239, 505
Champeaux, Luis de, v. 1, 559, v. 2, 650
Champi, Isidoro, v. 1, 548
Chaparro, Pedro, v. 2, 322
Chapui, Manuel E., v. 2, 234, 239, 505
Charpentier, Pasión, v. 2, 562
Charún, Francisco, v. 1, 88, 92

Chase, capitán, v. 2, 269
Chatuin, Robert, v. 1, 350
Chávez, Evaristo, v. 1, 350, v. 2, 216
Chávez, Carlos, v. 1, 264, v. 2, 170
Chávez, Domingo, v. 1, 208, 212, 350
Chávez, Julio E., v. 1, 93, v. 2, 205
Chávez, Luis, v. 2, 120
Chávez, Sebastián, v. 1, 214
Chávez, Silvestre, v. 2, 147
Chávez Valdivia, Juan F., v. 2, 258, 260, 262, 263, 265, 269
Cherment, Justo Leite, v. 2, 526
Chiesa, Miguel, v. 2, 163, 167
Chinga, Domingo, v. 1, 214
Chipana, Santiago, v. 1, 351
Chipoco, Gerardo, v. 2, 239
Chiurliza, Nicolás, v. 1, 89, 93
Chocano, Enrique, v. 2, 390
Chocano, Luis, v. 2, 170
Chunga B., José L., v. 2, 133, 134, 136
Chunga, Luis, v. 2, 134
Chueca, José, v. 1, 348

D

Dall'Orso, Andrés, v. 1, 47, v. 2, 650
Dalmau Massot, Juan, v. 1, 601
Dammert, Francisco, v. 1, 280, v. 2, 239, 624
Danas o Danes, Vicente, v. 2, 285, 324
Dancuart, Adolfo, v. 2, 630
Dancuart, Enrique, v. 1, 239, 352, v. 2, 53, 57, 59, 69, 125
Dancuart, Pedro Emilio, v. 1, 434, 601, 604
Daneri, Luis, v. 2, 322
Danery, Miguel, v. 2, 320
Daniel, G., v. 2, 305
Danob, Luis, v. 2, 41
Dañino, José, v. 1, 444, 446
Dardier, S. V., v. 1, 288
Dargent Chamot, Eduardo, v. 1, 30
Darrós, Alberto, v. 1, 355
Darwin, Charles, v. 2, 512
Dauelsberg y Cía, agentes de aduana, v. 1, 444, 446
Dávalos y Lissón, Pedro, v. 1, 54, 95, 97, 98, 512, 519, 527, 541, 608, 609, 611, v. 2, 571, 645, 646
Dávila, Duarte, v. 2, 235
Dávila, Eustaquio, v. 1, 280, v. 2, 235, 239
Dávila, Ezequiel, v. 2, 562
Dávila, Federico, v. 2, 318, 319
Dávila, Juan, v. 1, 506
Dávila, Julio, v. 1, 117, 133, 343
Dávila, Octavio, v. 1, 355
Dávila, Pedro Arías, v. 2, 506
Dávila, Santiago, v. 1, 280, v. 2, 71, 233, 235, 239, 318, 505
Dávila Rivera, Manuel F., v. 1, 89
Davis, Claudio, v. 1, 280, v. 2, 234, 239
Davis, David, v. 1, 344, 639
Dawson, Tomás, v. 1, 47, v. 2, 622
Degeronimi, José, v. 2, 305
Delante, Lorenzo, v. 2, 624, 650
Delboy, Emilio, v. 1, 280, 620, 654, v. 2, 405
Delboy, Ulises, v. 1, 91
Delgado, Emilio, v. 1, 121, 134, 344
Delgado, Eulogio, v. 1, 634, 639, 641, 707, 763, 766
Delgado, Federico, v. 1, 88
Delgado, Jorge, v. 2, 305
Delgado, Luis, v. 1, 255
Delgado, Manuel C., v. 1, 89
Delgado, Melitón, v. 1, 214
Delgado, Miguel, v. 2, 239
Delgado, Nicanor, v. 2, 345
Delgado, Pedro, v. 1, 215
Dellepiani, E., v. 2, 305
Dellisanti, Domingo, v. 2, 321
Demartini, Juan B., v. 2, 285
Demutti, Enrique, v. 2, 235, 239
Denegri, Aurelio, v. 1, 582, 675, v. 2, 408, 570
Denegri Luna, Félix, v. 2, 184, 511, 512
Depon, Jeremich, v. 1, 163
Derrosas, Francisco D., v. 2, 53, 60, 69, 182
Detann, Agustín, v. 1, 93
Deustua, Alejandro O., v. 1, 106, 107, 280, 320, 321, 370, 507, v. 2, 41, 42, 49, 53, 57, 67, 120, 171, 239, 252
Deustua, Nicanor, v. 2, 58
Deutz, Nicanor, v. 2, 145
Díaz, Antonio Emilio, v. 1, 94, 120, 125, 133, 138, 201, 213, 343, v. 2, 195
Díaz, Emilio, (C. de N.), v. 1, 91, 94, v. 2, 188, 191, 251, 266, 398

Díaz, Emilio, (fogonero), v. 1, 264, 353
Díaz, Eugenio, v. 2, 325
Díaz, Federico, v. 1, 292, v. 2, 108
Díaz, Glicerio, v. 2, 163, 167
Díaz, Ismael, v. 1, 90
Díaz, José, v. 1, 354
Díaz, Juan José, v. 1, 89
Díaz, Manuel, v. 1, 163, 353, v. 2, 107
Díaz, Mariano, v. 1, 546
Díaz, Pablo, v. 1, 356
Dibos Hnos., v. 2, 624
Dickerson, Roy, v. 2, 401
Dickson, John H., v. 1, 255
Diez Canseco, Fermín, v. 1, 126, 136, 142, 149, 378, 487, 608, v. 2, 300
Diez Canseco, Octavio, v. 2, 469
Divizia, Francisco, v. 1, 444, 446
Donalds, Frank M., v. 1, 117
Donayre, Carlos, v. 1, 669
Donayre, Gustavo, v. 1, 93, 558
Donayre, Nataniel, v. 1, 93
Donoughmore, conde de, v. 2, 572
Downey, Patrick, v. 1, 344, 355
Donvelindo, Rafael, v. 1, 353
Dos Santos, Manuel F., v. 2, 562
Dragomán, Juan, v. 2, 325
Drake, Edwin, v. 2, 598
Drake, Francis, v. 2, 507
Dreyfuss Hnos., v. 1, 45, 559, 571, v. 2, 480, 571, 625
Duarte o Durante, Juan, v. 1, 444, 446
Duarte, S., v. 2, 239
Dubois, v. 2, 178
Dubois, Eduardo, v. 2, 649
Dubois, J. Luis, v. 1, 47, 97, v. 2, 239, 626
Dubois, Julio, v. 2, 650
Ducrot, v. 1, 288
Dueñas, Esteban, v. 1, 353, v. 2, 163, 167
Dueñas, Ramón, v. 1, 94
Dufailly, profesor, v. 2, 49
Duffó, Antonio, v. 2, 53, 57, 59
Duffó Uranga, Juan, v. 1, 92
Duffó Uranga, Pablo Aquilino, v. 1, 93
Dugenne, Edmundo, v. 1, 47, 716, v. 2, 626
Dugenne, Eduardo, v. 1, 97
Dulanto Pinillos, Jorge, v. 2, 412, 456, 484
Duncan Fox y Cía, v. 1, 430, v. 2, 622, 624
Dupont, Leopoldo, v. 1, 354
Duperry, Luis Isidro, v. 2, 547
Duran, Juan, v. 2, 163
Durand, Augusto, v. 2, 444, 454, 482
Durand Flórez, José, v. 2, 484
Duvas, Antonio, v. 2, 322
Duver, César, v. 1, 354

E

Easthope, James, v. 1, 288
Echenique, Juan Martín, v. 1, 101, 104, 106, 119, 206, 320, 331, 370, 375, 476, 606, 607, v. 2, 190, 251, 348
Echevarría, César, v. 1, 173
Eckestein, A., v. 2, 625
Eden, Luis, v. 1, 349
Eduard, Guillermo, v. 1, 348
Eguren, Leopoldo, v. 2, 239
Eguiguren, Víctor, v. 1, 643, v. 2, 550
Elcorobarrutia, José, v. 1, 88
Elder y Cía, v. 1, 127
Eldredge, Enrique, v. 1, 88, v. 2, 285
Eléspuru, José R., v. 2, 563
Eléspuru, Juan Norberto, v. 2, 93, 120, 251
Eléspuru, Teobaldo, v. 1, 630, 632
Elguera Hnos., v. 2, 624
Elías, Carlos M., v. 2, 382, 485, 523
Elías, Domingo, v. 2, 508
Elías Murguía, Julio J., v. 1, 84, 91, 94, v. 2, 409
Elizalde, Carlos, v. 1, 280
Elizalde, Fernando, v. 1, 280, v. 2, 234, 239
Elizalde, Santiago, v. 2, 626
Elizondo, Carlos, v. 2, 650
Elmore, Alberto, v. 1, 628, 758, v. 2, 251, 533
Elmore, Teodoro, v. 2, 368
Ellacuriaga, Manuel, v. 1, 506
Elster, G., v. 2, 620
Emett, F. W., v. 1, 288
Eonofre, Félix, v. 2, 167
Ericson, Sven, v. 1, 692, v. 2, 502
Erquiaga, José, v. 1, 350
Erquiaga, Manuel, v. 2, 283, 303
Errázuriz, Rafael, v. 1, 69
Escala, Julio César, v. 1, 320, 321
Escalabrino, Angel, v. 2, 324
Escobar, Antonio, v. 1, 446

Escobar, José Pablo, v. 1, 47
Escobar, Juan, v. 1, 214
Escudero, Laureano, v. 1, 353
Escurra, Claudio, v. 2, 163, 167
Escurra y Vidaurre, Francisco, v. 1, 94
Espejo, Artidoro, v. 2, 407
Espejo, Ebrocio, v. 1, 157
Espejo, Pascual, v. 1, 351
Espichán, Manuel, v. 1, 353
Espinar, Enrique, v. 1, 92, 527, 537, 623, 624, 630, 669, 671, 682, 688, 699, 700, 718, 754, 765, 766, v. 2, 381, 384, 405
Espinar, Ladislao, v. 2, 391
Espinar, Rómulo, v. 1, 93, 548, 558, v. 2, 465
Espínola, Nicolás, v. 1, 215
Espinosa, Andrés, v. 1, 215
Espinosa, Eleodoro, v. 1, 264
Espinosa, Enrique, v. 2, 147
Espinosa, Eugenio, v. 2, 147, 163
Espinosa, Manuel Ignacio, v. 1, 92, 331, 333, 336, 338, 342, 344, v. 2, 49, 128, 214, 215, 367
Espinosa, Miguel, v. 1, 89
Espinosa, Ricardo Wenceslao, v. 2, 470
Espinosa, Vicente, v. 1, 93, 120, 130, 138, 343, 557, v. 2, 205
Espinosa Descalzo, Victoria, v. 1, 31
Espinoza, Agustín, v. 2, 577
Espinoza, Heradio, v. 2, 305
Espinoza, Jorge, v. 1, 353
Espinoza, José, v. 1, 133, 353
Espinoza, Juan D., v. 1, 345
Espinoza, José Luis, v. 2, 390
Espinoza, M. E., v. 2, 239
Espinoza, Manuel, v. 1, 121, 134, 344, 345, v. 2, 167
Espinoza, Moisés, v. 2, 49, 53, 57
Espinoza, Napoléon, v. 1, 441
Espinoza, Nieves, v. 1, 215
Espinoza, Pedro, v. 1, 351
Espinoza, Ricardo, v. 2, 239
Espinoza, Roberto, v. 1, 89, 506
Estee, Morris M., v. 2, 516
Estela, Guillermo, v. 1, 188
Estenós, Carlos G., v. 1, 286
Esteves, Luis, v. 2, 568
Estrangelos, Costis, v. 1, 351
Estrella, Félix, v. 2, 57
Estupiñán, Ignacio, v. 2, 285, 305
Estupiñán, José, v. 2, 321
Estupiñán, Manuel, v. 2, 285
Estupiñán, Natividad, v. 2, 323
Estuvar, Antonio J., v. 2, 285
Etheridge, Jess, v. 1, 350
Evichsen, Wilhen, v. 2, 320
Eyre, Eduardo, v. 1, 97, v. 2, 626, 650
Eyre, Juan, v. 1, 228
Eyzaguirre, Rómulo, v. 1, 184
Eyzaguirre, Salomón, v.1, 189
Ezcurra, J. M. de, v. 2, 650
Ezeta, Arturo, v. 1, 94

F

Fagliani, Porfirio, v. 1, 255
Fajardo, Carlos, v. 2, 103, 106, 107, 124
Falcón, Eleuterio, v. 1, 214
Falcón, Pedro, v. 1, 108, 118, 120, 125, 133, 139, 343
Falcone Hnos., v. 2, 624
Fanning, Juan Manuel, v. 1, 88
Farabee, Curtis, v. 1, 694
Farant, Juan, v. 1, 344
Farega, Lorenzo, v. 2, 322
Farías, Manuel, v. 1, 348
Farfán, Ismael, v. 1, 355
Farrés, Jorge, v. 1, 163
Farromeque, Eusebio, v. 1, 444, 446
Faura, José V., v. 1, 396
Faura, Manuel, v. 1, 263, 275, 283, 286, 291, 292, 395, v. 2, 153, 170
Febres, V., v. 2, 239
Felices, Angel, v. 2, 323
Feliú Cruz, Guillermo, v. 1, 398
Fernández, Antonio, v. 2, 285, 305
Fernández, Aparicio, v. 2, 147
Fernández, Florentino, v. 2, 59
Fernández, Herdilio, v. 1, 608, v. 2, 166
Fernández, contador Juan, v. 1, 239, 282
Fernández, Juan, v. 2, 285, 323
Fernández, Manuel, v. 1, 173
Fernández, Pedro, v. 2, 167
Fernández, Porfirio, v. 1, 506, 507
Fernández Aveleira, Germán, v. 1, 352

Fernández Concha, Aurelio, v. 2, 239
Fernández Dávila, Manuel, v. 1, 93, 106, 159, 162, 487, 558
Fernández Prada, Pedro, v. 1, 616
Fernández Vial, Arturo, v. 1, 305, 306
Fernandini, Carlos, v. 1, 506
Fernandini, Emilio, v. 1, 141, v. 2, 253
Fernandini, Eulogio, v. 2, 406, 585
Fernandini, Ezequiel, v. 1, 506, 557
Fernandini, Manuel Fernando, v. 2, 53, 57, 59, 69, 75
Fernandini, Oscar, v. 1, 245, 263, 275, 353, v. 2, 153, 435
Fernandini, Pantaleón, v.1, 92, 487, 612
Fernandini, Pedro Pablo, v. 1, 90, 280, v. 2, 239, 505
Ferrand e hijos, v. 2, 624
Ferrando y Baglieto, agentes de aduana, v. 1, 444, 446
Ferrando, Esteban, v. 2, 626
Ferrando, Juan, v. 2, 283, 285, 305
Ferrari, F., v. 2, 305
Ferrari, Tomás, v. 2, 324
Ferraro y Cía., A. F., v. 1, 430
Ferré Sosa, Diego, v. 1, 89, v. 2, 384, 392
Ferrero, Rómulo, v. 1, 97, 604, v. 2, 651, 653
Ferreti, Angel, v. 2, 641, 654
Ferreyros Senra, Carlos, v. 1, 91, v. 2, 372
Ferro, Gustavo, v. 2, 323
Fessell, Emiliano, v. 1, 89, 159, 162
Feuner, Santiago, v. 1, 134
Field, Arturo, v. 2, 589, 625
Fiestas, José del C., v. 2, 285, 305, 323
Figari, Bartolomé, v. 1, 47, 106, 108, 319, 320, 321
Figari, Juan, v. 1, 107, 319
Figueredo, Santiago, v. 1, 283, v. 2, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 407, 408, 409
Figueroa, Jorge M., v. 2, 239, 505
Figueroa, José, v. 2, 167
Figueroa, Nicolás, v. 1, 163
Figueroa, Oscar, v. 1, 277
Figueroa Toledo, Miguel, v. 2, 216
Findlay, v. 2, 550, 552
Firpo, José, 285, 305, 323
Fita, Vicente, v. 2, 285
Fitch, John, v. 2, 502
Fitz, Henry, v. 1, 135
Fitz Roy, Robert, v. 2, 494, 501, 509, 512, 550, 552
Fitzcarrald, Carlos Fermín, v. 1, 611, 613, 618, 644, 646, 647, 648, 649, 653, 654, 656, 657, 658, 673, 758, 759, 760, v. 2, 645
Fitzcarrald, Edelmira, v. 1, 758
Fitzcarrald, Federico, v. 1, 646
Fitzcarrald, José, v. 1, 646
Fitzcarrald, William, v. 1, 646
Flamarion, Camilo, v. 2, 543
Flor, Lorenzo de la, v. 2, 648
Flor, Ricardo de la, v. 2, 239
Flores, Alejandro, v. 1, 157
Flores, Belisario, v. 1, 499
Flores, Benito, v. 1, 121, 134, 344
Flores, Calixto, v. 2, 563
Flores, Carlos, v. 2, 139
Flores, Federico, v. 2, 139
Flores, Florentino, v. 1, 557, v. 2, 138, 204
Flores, Higinio, v. 2, 167
Flores, José, v. 1, 163, 350
Flores, Juan José, v. 2, 147
Flores, Luis A., v. 2, 133, 134
Flores, Manuel, v. 2, 163, 167
Flores, Marcos, v. 1, 214
Flores Galindo, Alberto, v. 2, 584, 626, 650
Flores Marín, José, v. 2, 644
Flórez, José Toribio, v. 1, 102, 466, 493, v. 2, 189, 353
Flórez Nohesell, Miguel, v. 1, 403, 458, 601, 605
Folkieski, v. 1, 605
Fontecilla, Florencio, v. 2, 384
Forcelius, Gustavo, v. 1, 692
Forcelledo, Pío, v. 1, 89
Forero, Manuel María, v. 1, 282
Fort, Michel, v. 2, 512, 625
Fox y Cía., v. 2, 625
France, S. E., v. 2, 133
Francia, Jacinto, v. 1, 348
Francisco, Nicolás, v. 2, 323
Franco, Alejandro, v. 1, 264
Franco, Estanislao, v. 2, 58
Freire, Ernesto, v. 1, 696
Freire, Nicolás, v. 2, 490
Freire, Octavio, v. 1, 93
Freire, Ramón, v. 1, 92, 136, 142, 149, 191, 531,

v. 2, 26, 34, 71, 72, 198, 214, 215, 226, 230, 239, 252, 349, 596, 632
Freund, Alejandro, v. 2, 239
Freund, Carlos, v. 2, 505
Freund, José, v. 1, 280, v. 2, 234
Freund, Nicanor, v. 2, 234, 239
Freyre, A., v. 2, 239
Freyre, Otón, v. 1, 347
Frías, Francisco, v. 1, 398
Frías, Francisco María, v. 1, 92
Frías, Gustavo O., v. 2, 106, 124, 133, 134
Frisancho, Ricardo, v. 2, 132
Frumat, Eduardo, v. 2, 231
Fry, Carlos, v. 1, 673, 691, 760
Fuchs, Federico, v. 2, 584
Fuente, C. A. de la, v. 2, 239
Fuente, Ramón de la, v. 1, 630, 632, 640
Fuente Chávez, A. de la, v. 1, 206
Fuente y Subirat, Federico la, v. 2, 73, 77, 120
Fuentes, Darío, v. 2, 73, 163
Fuentes, Hildebrando, v. 1, 529, 539, 540, 541, 543, 582, 611, 713, 718, 726, 727, 767, v. 2, 239, 270, 372, 561, 564, 645
Fuentes, José F., v. 1, 344, 345
Fuentes Castro, v. 2, 239
Fuentes Irurozqui, Manuel, v. 1, 433
Fuenzalida Bade, Rodrigo, v. 1, 305, 306, 398
Fujita, Mr., v. 1, 288
Fulton, Roberto, v. 2, 502

G

Gadea, Teodomiro, v. 2, 367
Gadea, Tomás, v.1, 94, v. 2, 368
Gaggero, Felice, v. 2, 305
Gaivor, Eloy, v. 1, 134
Galarza, Augusto, v. 1, 351
Galdames, Pascual, v. 1, 134, 156, 345, v. 2, 59
Galdó, Manuel, v. 1, 355, v. 2, 170
Galdós, Mariano, v. 1, 649
Galiardo, Luis F., v. 2, 650
Galindo, Fabián, v. 1, 548
Galindo, Francisco, v. 1, 548
Galindo, Leopoldo, v. 1, 188
Galup, Manuel, v. 1, 107, 108, 460, v. 2, 132
Gálvez, Carlos, v. 1, 184, v. 2, 53, 57, 59, 69, 82, 182
Gálvez, José R., v.2, 126, 127, 169, 368
Gálvez, José, v. 1, 28, 54, 97, 98, v. 2, 25, 451, 455, 479, 482, 483, 484, 487
Gálvez, Manuel María, v. 2, 514
Gálvez, Pedro A., v. 2, 379, 420
Gálvez, Ricardo, v. 2, 58, 145
Gallagher, John, v. 2, 568
Gallagher, Juan P., v. 2, 408
Gallagher, Pedro D., v. 2, 309, 310
Gallardo Reyes, Ismael, v. 2, 509
Gallegos, Guillermo, v. 1, 215
Gallese y Cía., J., v. 2, 624
Gallinar, Luis, v. 1, 120
Galloso, Raymundo, v. 1, 17, 163, 172
Gamarra, Alberto, v. 2, 367
Gamarra, José, v. 1, 354
Gamarra, Lizardo, v. 1, 255, v. 2, 57
Gambetta Hnos., agentes de aduana, v. 1, 444, 446
Gambetta, Juan, v. 2, 305
Gambetta, Néstor, v. 2, 380, 409
Gamero, Adolfo, v. 1, 106, 125, 136, 138, 142, 159, 162, 487, 550, 558
Gamero, Arturo, v. 2, 59
Gamero, Enrique, v. 1, 712
Gamero, José G., v. 2, 626
Gamero, José S., v. 1, 278, 279, 280, 447, v. 2, 234, 235, 239, 505
Gamero, Juan D., v. 2, 239
Gamio Palacio, Fernando, v. 1, 101
Ganoza, Alberto, v. 2, 163
Ganoza y Ganoza, Ricardo, v. 2, 216
Gárate, Alberto, v.2, 163
Garavito, Juan Manuel, v. 1, 213, 239, 244, 280, 352, 394, 690, 711, v. 2, 170, 231, 425, 429
Garay, constructor naval, v. 2, 502
Garaycochea, Enrique, v. 1, 188, 348
Garcés, Clodomiro, v. 2, 239
Garcés, N., v. 1, 206
García, Artemio, v.2, 651
García, Benjamín, v. 2, 140
García, David, v. 2, 139
García, Federico, v. 2, 239, 370
García, Genaro, v. 1, 353
García, Ignacio, v. 1, 353
García, Jacinto, v. 1, 282, v. 2, 235, 239
García, Jacobo, v. 2, 322

García, José, v. 1, 121
García, José Félix, v. 1, 162, 171
García, José María, v. 1, 91, 94, 141, 251, 370, 389, 507, 558, 608, v. 2, 141, 188, 195, 206, 207, 251, 253, 303, 348
García, Juan F., v. 1, 348
García, Juan R., v. 2, 167
García, Julio C., v. 1, 255, 345
García, Lorenzo, v. 1, 354
García, Manuel, v. 1, 215, 630
García, Nicanor, v. 2, 577
García, Pascual, v. 2, 562
García, Pedro, v.1, 353
García, Rafael, v. 2, 170
García, Ramón, v. 1, 663
García, Rómulo, v. 1, 601, 605, 606, v. 2, 239, 650
García, Santos, v. 2, 140
García Calderón, Francisco, v. 2, 480, 570, 614
García Galloso, Irma, v. 1, 31
García y García, Aurelio, v. 1, 82, 91, 193, 398, 630, 765, v. 2, 405, 494, 512, 550
García y García, Guillermo, v. 1, 89
García y García, Narciso, v. 1, 93, 384
García Grados, Artidoro, v. 2, 71
García Irigoyen, Luis, v. 2, 53, 60, 69
García Irigoyen, Pedro, v. 1, 280
García y Lastres, Aurelio, v. 2, 619
García Maldonado, Javier, v. 1, 553
García Rossel, Carlos, v. 1, 280, 395, v. 2, 229, 231, 239
García Salazar, Arturo, v. 1, 582, 640, 695, v. 2, 483
García Seminario, Alberto, v. 2, 303
García Urrutia, Baltazar, v. 1, 314, 315, v. 2, 523
Gardellini, Salvador, v. 2, 322
Gardini, Federico, v. 2, 217
Gardito, Almanzor, v. 1, 183, 245, v.2, 285
Gárezon, Pedro, v. 1, 93, 201, v. 2, 55, 65, 77, 102, 103, 104, 106, 107, 120, 181, 198, 382
Gargurevich, Grimaldo, v. 1, 94
Gari, Alfredo, v. 1, 344
Garibaldi, José, v. 2, 167
Garland, Alejandro, v. 1, 47, 420, 423, v. 2, 329, 583, 591, 594, 623, 647, 650, 651
Garland, Guillermo, v. 1, 188
Garmendia, Francisco, v.1, 446
Garrín, Emilio, v. 1, 306
Gasca, Pedro de la, v. 2, 506
Gaspar, José, v. 1, 213
Gastañeta, Fausto, v. 2, 53, 60, 69, 409, 640
Gastañeta, Oscar, v. 2, 75
Gastelo, Manuel, v. 1, 348
Gastelú, Juan, v. 1, 614
Gastó, Juan, v. 2, 388
Gastón, Alfredo, v. 2, 251
Gaviño, Alfredo, v. 2, 285
Gaviño, Lizardo, v. 1, 351
Gaviria, Aurelio, v. 2, 55
Gaymer, Maximiliano, v. 1, 354
Gazzani, Fernando, v. 2, 438
Gazzolo, Carlos, v. 2, 320
Gazzolo, José, v. 2, 323
Genaro, Ruggero, v. 2, 322
Gennole, Rosa, v. 2, 322
Gentilo, Antonio, v. 2, 185, 322
Gerbolini e Isola, v. 2, 303, 326
Geri, José Manuel, v. 2, 390
Gernon, A., v. 1, 288
Geron, pirata, v. 2, 507
Gerón, Manuel, v. 2, 147, 163
Gervacio, Ciriaco, v. 2, 305, 324
Gibbs e Hijos, Antonio, v. 1, 45
Gibson, Jorge, v. 1, 164
Gil, Ernesto, v. 1, 353
Gildemeister, Federico, v. 2, 583
Gildemeister, Juan, v. 1, 47, v. 2, 624
Gilfillan, Jorge, v. 1, 183, 352
Giraldo, Artemio, v. 2, 239
Giraldo, Julio Elías, v. 1, 280, v. 2, 229, 232, 239
Girón, Nicolás, v. 1, 264, v. 2, 167
Giusepe, R., v. 2, 305
Godoy, Francisco, v. 2, 58, 145, 147, 163
Godoy, José Antonio, v. 2, 239
Goethe, Wolfgang, v. 2, 402
Goldin, Guillermo, v. 1, 189
Gomero, Julián, v. 2, 239
Gómez, Andrés, v. 1, 350
Gómez, Fernando, v.1, 306
Gómez, Juan, v. 1, 134, 344, v. 2, 318
Gómez, Julio, v. 2, 170
Gómez, Manuel, v. 1, 353
Gómez, Martín, v. 1, 264
Gómez, Maximiliano, v. 2, 170

Gómez, Tomás, v. 1, 354
Góngora, Aniceto, v. 2, 563
Góngora, Teodoro, v. 1, 354
Gonzales, Adolfo, v. 1, 344
Gonzales, Aurelio, v. 2, 147, 169
Gonzales, B., v. 2, 285
Gonzales, padre Bernardino, v. 1, 670, 672, 673, 763, v. 2, 422, 439
Gonzales, C., v. 2, 239
Gonzales, Francisco, v. 1, 117, 163, 172
Gonzales, José, v. 2, 167
Gonzales, Juan, v. 1, 215, v. 2, 239
Gonzales, Lucas, v. 1, 215
Gonzales, Manuel, v. 1, 353
Gonzales, Mariano, v. 1, 189
Gonzales del Real, Francisco, v. 1, 93, 480, 557, v. 2, 205
Gonzales del Riego, Manuel, v. 2, 239
Gonzales Tirado, Manuel, v. 1, 557
González, Baltazar, v. 1, 348
González Prada, Alfredo, v. 2, 410
Gonzáles Prada, Manuel, v. 1, 86, 98, v. 2, 367, 400, 401, 402, 403, 404, 410, 482
Goñi, Luis A., v. 1, 306, 309
Goodhart, F. H., v. 1, 288
Goodyear, Charles, v. 2, 644
Gordillo, Agustín, v. 2, 322
Gordillo, César, v. 2, 167
Gordillo, Manuel E., v. 2, 120
Gordillo y Maribres, Julián, v. 1, 630
Gottfried Hnos., agentes de aduana, v. 1, 444, 446
Goyburn, Ricardo, v. 1, 280, v. 2, 239, 505
Goycochea, Julio V., v. 2, 126, 127
Goycochea, Nicanor, v. 1, 118, 120, 133, 138, 343, 506
Goytizolo, Enrique, v. 1, 280
Grace, Miguel, v. 1, 110, v. 2, 568, 569
Grace y Cía., William R., v. 1, 117, 430, 444, 446, v. 2, 568, 569, 570, 571, 573, 624
Granadino, E. B., v. 2, 305
Granda, José, v. 1, 630, 632
Granthon, Enrique, v. 1, 291, v. 2, 103, 126
Grau, José A., v. 2, 167
Grau, Miguel, v. 1, 88, 101, v. 2, 184, 373, 375, 377, 378, 380, 381, 382, 385, 386, 387, 392, 397, 398, 400, 401, 402, 403, 404, 409, 410
Grau Astete, Oscar, v. 2, 410
Grau Montero, Arturo, v. 1, 214
Gray, José, v. 1, 663
Gray o Grey, Santiago, v. 1, 280, 663, v. 2, 227, 229, 231, 232, 234, 235, 239, 493, 505
Grec, E. I., v. 2, 624
Greenshielde, A. J., v. 2, 562
Grenville, Ricardo, v. 2, 507
Gresqui, Miguel, v. 1, 188
Grillo, Luis, v. 2, 324
Grimaldi, José, v. 2, 285
Grimaldo, Nicolás, v. 2, 305, 322
Grinaldi, José, v. 2, 321
Grisar, Félix, v. 2, 56, 73, 167
Grisollé, Eduardo, v. 1, 280
Grisollé, Marco Antonio, v. 1, 280, v. 2, 231, 235, 239
Griva, Jorge, v. 2, 305
Groussac, Paul, v. 1, 47, 95
Grundel, M., v. 2, 624
Guadalupe, Fidel, v. 2, 167
Gualpa, Valentín, v. 1, 348
Guastrino, Francisco, v. 2, 324
Gubernatis, Elio de, v. 2, 122, 123
Guerra, Antonio de la, v. 1, 85, 92, 149, v. 2, 50, 101, 125, 188, 196, 214, 398
Guerra, Aurelio de la, v. 2, 103, 106, 124
Guerra, Joaquín, v. 1, 91, v. 2, 398
Guerrero, Agustín, v. 2, 563
Guerrero, Domingo, v. 2, 163
Guerrero, Eusebio, v. 2, 305
Guerrero, Federico, v. 1, 89, 120, 133, 343
Guerrero, Ildefonso, v. 1, 355
Guerrero, José, v. 2, 196
Guerrero, Juan, v. 2, 147
Guerrero, Manuel, v. 1, 282
Guerrero, Santiago, v. 2, 79, 80, 120
Guevara, Alejandro, v. 1, 605, 630, 761
Guido, Francisco, v. 1, 134, 344
Guillard, Vicente, v. 1, 350
Guillaume, A., v. 1, 691
Guisazola, Germán, v. 2, 170
Gulda y Cía., F., v. 2, 624
Gunner, John, v. 2, 318
Gutiérrez y Cía., agentes de aduana, v. 1, 444, 446, 447

Gutiérrez, coroneles, v. 2, 546
Gutiérrez, Augusto, v. 2, 592
Gutiérrez, Darío, v. 1, 89
Gutiérrez, Emiliano, v. 1, 353
Gutiérrez, Enrique, v. 1, 308
Gutiérrez, Jorge, v. 2, 53
Gutiérrez, Julio, v. 2, 234, 235, 239
Gutiérrez, Pedro, v. 1, 356
Gutiérrez, Remigio, v. 1, 354
Gutiérrez, Ricardo, v. 1, 354
Gutiérrez, Ruperto, v. 1, 92, v. 2, 136, 137
Gutiérrez Paredes, Dr., v. 1, 629
Guzmán, Felipe, v. 1, 351
Guzmán, Juan P., v. 1, 93, 557, v. 2, 205
Guzmán, Nicasio, v. 1, 353
Guzmán y Valle, Enrique, v. 2, 120

H

Haase, Carlos, v. 1, 308
Habich, Eduardo de, v. 1, 629, 630, 632, 764, v. 2, 86
Haggin, James B., v. 2, 583
Hague y Castagnini, v. 2, 624
Hamilton, George, v. 1, 274
Hanckell, Jorge, v. 2, 77, 167
Hansen, Antón, v. 1, 349
Hardt, E. W., v. 1, 444, 446, v. 2, 625
Harrés, Enrique, v. 1, 214
Harris, Juan H., v. 2, 348
Harten y Cía., v. 2, 624, 625
Hartman, Ernesto, v. 1, 684
Hassel, Jorge von, v. 1, 520, 541, 610, 646, 657, 669, 686, 688, 722, 760, 764, 766, v. 2, 553, 554, 558, 559, 561, 644
Hawkins, Richard, v. 2, 507
Haz, Francisco de, v. 2, 320
Haza, Antonio A. de la, v. 1, 91, 205, v. 2, 71, 187, 193, 194, 195, 197, 203, 214, 215, 244, 252, 337, 349, 398, 464
Haza, Arístides de la, v. 1, 93, 487, 557, v. 2, 205
Haza, Benjamín de la, v. 1, 120, 130, 138, 171, 239, 343, 352, 354, 553, v. 2, 44, 72, 73, 77, 120, 178, 464
Haza, Diego de la, v. 1, 88
Haza, Federico de la, v. 1, 94, 347
Haza, Santiago de la, v. 1, 92, 487, 557, v. 2, 205
Haza, Viriato de la, v. 1, 89
Heaton, Cree y Cía., v. 1, 175, 288
Heche, Juan, v. 2, 139
Heivich, Eduardo, v. 2, 322
Helguera, Genaro, v. 2, 649
Henderson, James A., v. 1, 179, 183, 208, 349
Hengrats, Eugenio, v. 2, 93
Herboso y Villar, agentes de aduana, v. 1, 447
Herbozo, Eleazar, v. 2, 239
Heredia, Bernardino, v. 2, 139, 140
Hermida, capitán, v. 2, 178
Hernández, Cecilio, v. 2, 411
Hernández, Fermín, v. 1, 92
Hernández, Gabriel, v. 1, 350
Hernández, Germán, v. 1, 244
Hernández, José, v. 2, 170
Hernández, Juan F., v. 1, 582
Hernández, Julio H., v. 2, 239
Hernández, Nicanor, v. 2, 427
Hernández, Ricardo, v. 2, 57, 143, 144
Heros, Daniel de los, v. 1, 582
Heros Aguilar, Carlos de los, v. 1, 89
Heros Michelena, Juan Pablo de los, v. 1, 92
Herouard, P., v. 2, 624
Herrada, Pedro, v. 1, 172, 253, 347
Herrera, Antonio, v. 1, 163, 172, 347
Herrera, Francisco, v. 1, 350, v. 2, 167
Herrera, Genaro E., v. 1, 688
Herrera, Guillermo, v. 2, 139, 140
Herrera, José A., v. 1, 352
Herrera, José M., v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Herrera, Juan de la C., v. 2, 133
Herrera, Pastor, v. 1, 215
Herrera, Pedro, v. 1, 255
Herrera, Ricardo, v. 1, 487, 557
Heseltine, W., v. 1, 288
Hidalgo, Eduardo, v. 1, 184, 265, 396, 507, v. 2, 49, 53, 56, 67, 73, 76, 77, 79, 120, 167, 200, 490
Hidalgo, Juan, v. 1, 697
Hidalgo, Manuel, v. 1, 353, 558
Hidalgo, Marcelino, v. 1, 214
Higginson, Elías, v. 1, 106, 159, 162, 171, v. 2, 139
Hirohito, emperador del Japón, v. 1, 82
Hitler, Adolfo, v. 1, 82

Hockoppler Hnos., v. 2, 625
Hodges, ingeniero, v. 1, 460
Hoempler, Carlos, v. 1, 669
Hohagen, Juan, v. 1, 139, 343
Holguín, Armando, v. 2, 239
Holm, Pedro, v. 2, 322
Holmgren, Nils, v. 1, 692
Honore, Pablo, v. 2, 305
Howells, L. H., v. 2, 239
Hoyle, Constante, v. 1, 184
Huamaní, Cosme, v. 1, 163
Huamaní, Genaro, v. 1, 696
Huamaro, Andrés, v. 2, 324
Huaricapcha, Juan, v. 2, 170
Huddy, Mr., v. 1, 288
Huerta, Juan Ambrosio, v. 2, 370
Huertas, Alejandro, v. 2, 75
Huertas, Enrique, v. 1, 345, 350
Huertas, José Benito, v. 1, 630, 632
Hughes, Thomas W. R., v. 1, 288
Hulls, v. 2, 502
Humboldt, Alexander von, v. 2, 543, 547, 552
Humel, Adolfo, v. 1, 133
Humphreys, E., v. 2, 624
Hurtado, Gregorio, v. 2, 650
Hurtado, Guillermo, v. 1, 164
Hurtado, Manuel, v. 1, 345
Hutchinson, Tomás J., v. 2, 540
Hutch, Frederick, v. 1, 45
Hutor, Antonio, v. 1, 344
Hutor, Diego, v. 1, 134, 344

I

Ibalde, Angel, v. 1, 647
Ibañez, Hilario, v. 1, 352
Ibarra, Juan, v. 1, 568, 700, 713, 721, v. 2, 418, 420, 425, 431, 440
Icochea, Santiago, v. 1, 214
Iglehart, David S., v. 2, 309, 310
Iglesias, Miguel, v. 1, 40, 59, 60, 72, 97, 99, 105, 107, 124, 156, 380, 390, 460, 604, v. 2, 352
Iladoy, Juan, v. 1, 93
Illescas, Abelardo, v. 2, 58, 145
Indacochea Queirolo, Alberto, v. 1, 24, 28, 30
Inurritegui y Montori, v. 2, 625
Iriarte, Francisco, v. 2, 335
Iriarte, Patricio, v. 1, 92, 474, 480, 620
Irigoyen, Alberto, v. 2, 419
Irigoyen, Guillermo, v. 1, 263
Irigoyen, José M., v. 2, 527
Irigoyen, M., v. 1, 294
Irigoyen, Pedro G., v. 2, 505
Irigoyen, Simón, V. 1, 227, 228, 460, 578, 579, 580, 582
Irizar, Julián, v. 2, 231, 232, 239
Irribarren, Pedro A., v. 2, 368
Irujo, Manuel, v. 2, 425
Isaacson, Enrique, v. 1, 97, v. 2, 626
Isaguin, Antonio, v. 1, 135
Isevbery, Isidro, v. 1, 350
Isola, Santiago, v. 2, 283, 303, 320, 326
Iturregui, Gabriel, v. 2, 354
Iturregui, Juan Manuel, v. 2, 406
Ivarola, Santiago, v. 1, 344
Izaguirre, Bernardino, v. 1, 674, 763
Izaguirre, Carlos, v. 2, 163
Izcue, Carlos de, v. 2, 53, 57, 59, 69, 75
Izcue, Javier, v. 1, 193
Izcue, José Augusto de, v. 2, 511

J

Jackson, Juan, v. 1, 344
Jackson, Williams, v. 1, 163, 345
Jacobi e hijos, Sigmundo, v. 2, 625
Jaraba, Emilio, v. 1, 351
Jaramillo, Nemeroso, v. 1, 304
Jassan, Aba, v. 1, 351
Javier, Felipe, v. 2, 163, 167
Jeffery, Alfred, v. 1, 349
Jehenns, Luis, v. 1, 713
Jerome, Lucien J., v. 1, 403, 556, 604
Jessup, Eduardo, v. 2, 419, 420
Jery, Tomás, v. 1, 350
Jiménez, Favio, v. 1, 355
Jiménez, José, v. 1, 163
Jiménez, Julio, v. 2, 24, 251
Jiménez, Mariano, v. 1, 68, v. 2, 190
Jiménez, Justo Pastor, v. 1, 643
Jiménez, Manuel, v. 2, 108
Jimeno, Antonio, v. 1, 93, 188, 476, 480, 557
Jimeno, Carlos, v. 1, 291, v. 2, 126

Joaquín, Antonio, v. 1, 345
John, Alfred St., v. 1, 554, 609, 612, v. 2, 583, 587, 599, 622
Jolls, pirata, v. 2, 507
Jones, Henry, v. 1, 163
Jones, Henry M., v. 2, 485, 536
Jones, John, v. 1, 255
Jouffroy, Francisco, v. 2, 502
Jurisich, Antonio, v. 2, 324

K

Kakimura, O., v. 1, 288
Kahn Hnos., v. 1, 519
Kalb, Courtenay de, v. 1, 626, 757
Kelly, Williams, v. 1, 306, 350
Ker, Samuel, v. 1, 60
Keswick, William, v. 2, 600
Kettina, Vicente, v. 2, 283
Kieffer, Julio, v. 2, 239
Kinchuya, Enrique, v. 1, 680
King, Adolfo, v. 2, 389, 505
Kitz y Cía., A., v. 2, 624
Klaren, Peter, v. 2, 594, 648
Klein, G., v. 2, 625
Kline, Juan, v. 2, 140
Klinge, Gerardo, v. 2, 590, 625, 648
Klowath, Juan, v. 1, 183, 352
Knith, Jorge, v. 1, 134, 344
König, Abraham, v. 1, 69
Koster, Juan J., v. 2, 408
Kruger, Guillermo, v. 1, 239, 244, 352, 669, 700, v. 2, 60, 69, 75, 425
Krus, Jacobo, v. 1, 306
Kruse, Carlos, v. 1, 697
Kufe, Thomas, v. 1, 348
Künkel, Fritz, v. 2, 401
Kuntre, Hilbeck, v. 1, 444, 446
Kurino, Jushii Shinichiro, v. 2, 527

L

L., José Manuel, v. 2, 324
Labré, coronel, v. 1, 691
Lacroix, profesor, v. 2, 49
Lachambre, Thomas, v. 1, 45
Lacharrieri y Cía., agencia de aduana, v. 1, 446
Lachenol, A., v. 1, 61
Laforet, escultor, v. 2, 379
Laguasco, Juan, v. 2, 285
Laines, Belisario, v. 2, 482
Laines, Domingo, v. 1, 255
Lama, Manuel A., v. 2, 133, 134, 188, 602, 603
Lama, Miguel A. de la, v. 2, 191, 251
Lama, Oswaldo, v. 1, 133, 139, 343
Lama, Reynaldo de la, v. 1, 620
Lamas, Alejandro, v. 2, 170
Lamas, Genaro, v. 1, 264
Lamport y Holt, v. 1, 605
Landa, Pedro, v. 2, 139
Landázuri, César, v. 2, 58, 145
Lange, padre Carlos, v. 1, 670, 733, 763
Langlois, Luis, v. 1, 310, 398, 400
Langobardo, Luis, v. 2, 305
Lartigue, José, v. 2, 550
Lapoint, Alfredo, v. 2, 80
Lara, Claudio, v. 1, 189
Lara, Federico, v. 1, 91, v. 2, 136, 204, 327
Lara, Juan Crisóstomo, v. 1, 90
Lara, Manuel, v. 1, 264
Larco Herrera, Víctor, v. 1, 456
Larkin, E. P., v. 2, 598
Larraburre y Correa, Carlos, v. 1, 611, 618, 626, 646, 653, 682, 683, 686, 692, 756, 757, 759, 762, 763, 764, 767, v. 2, 645
Larraburre Unánue, Eugenio, v. 1, 68, 99, 100, v. 2, 533, 571, 646
Larrañaga, Rafael, v. 1, 90
Larrea, Benjamín, v. 1, 183, 351
Larrea, Miguel A. de la, v. 1, 441
Larrea, Nemesio, v. 1, 353
Lartigue, M., v. 2, 548
Lasara, José, v. 1, 344
Lassarini, Daniel, v. 1, 264
Lassus, Ernesto, v. 2, 235, 239
Lastres, Cristóbal, v. 1, 89
Lature, Carlos, v. 1, 321
Lauscrica y Garteils, J. M., v. 2, 320
Lausiriva, Pedro, v. 1, 353
Lavalle Arias de Saavedra, José Antonio de, v. 1, 64, 99, 117
Lavalle y García, José Antonio, v. 2, 401, 410, 551, 576, 577, 647
Lavorería, Daniel E., v. 1, 213

Lawrence, Alberto, v. 1, 162, 172, 347
Laynes, Martín, v. 1, 101
Lazarte, Manuel, v. 1, 280
Lazarte Ching, Elia, v. 1, 31
Lazo, Juan M., v. 2, 133, 134
Le Clerk, teniente, v. 2, 552
Lebrielos, Jorge, v. 1, 163
Leadeley, Manuel, v. 1, 344
Leadley, Manuel, v. 1, 344
Leandro, Gregorio, v. 1, 354
Lecachi, Juan, v. 2, 305
Lecuentre, maquinista, v. 1, 130
Lees, Edgar, v. 1, 288
Legrand, pirata, v. 2, 507
Leguía, Augusto B., v. 1, 115, 278, 294, 296, 297, 299, 545, v. 2, 301, 307, 317, 351, 361, 594, 617
Lellicrom, Augusto, v. 1, 350
Lemaire, Jacobo, v. 2, 504
Lembcke, Ricardo, v. 1, 288
Lenatz, Eugenio, v. 2, 320
León, A. F., v. 2, 141
León, Alfredo, v. 2, 367
León, David H., v. 2, 231, 239
León, Francisco, v. 2, 205, 229, 239
León, Guillermo, v. 1, 121, 133, 134, 172, 277, 280, 282, 343, 345, 558, 762, v. 2, 235, 239
León, Manuel, v. 1, 173, 321, v. 2, 251
León, Numa Pompilio, v. 1, 239, 244, 292, 352, 669, 699, 709, 718, 724, v. 2, 49, 53, 57, 59, 69, 75, 82, 125, 182, 425, 436
León, Vicente, v. 1, 344, v. 2, 59
León, Víctor, v. 2, 505
León Carrillo, Evaristo, v. 1, 480, 557, v. 2, 205
León Flores, José, v. 1, 347
León H. de Longaray, Aurelio, v. 1, 280
León Pérez, Francisco, v. 1, 93, 120, 130, 343, 484, 557
León y Quintana, Abelardo, v. 1, 184, 212, 263, 273, 280, 282, 355, 356, 386, v. 2, 49, 53, 57, 59, 69, 75, 182, 227, 229, 239, 247
Leonardo, Anselmo, v. 2, 58
Leone, Antonio, v. 2, 322
Lepiani, pintor, v. 2, 484
Lerroux, Tomás, v. 2, 490
Lestonnat, Ernesto, v. 1, 280, v. 2, 234, 239
Lévéque, Alfredo, v. 1, 306
Leveroni, Juan, v. 1, 350
Leyden Premsel y Cía., banqueros, v. 1, 559
Leyton, Mariano, v. 1, 354
Leyva, Francisco, v. 1, 321
Leyva, José, v.1, 94
Leyva, Matías, v. 1, 353
Lezama Pinto, Ernesto, v. 1, 282
Lincoln, Jorge, v. 1, 350
Liquidano, Simón, v. 1, 172
Lira, Máximo R., v. 2, 485, 486
Lira Oré, María Isabel, v. 1, 30
Lissón, Carlos, v. 1, 38
Lissón, César, v. 1, 94
Lister, Juan, v. 2, 324
Livelli, Patricio, v. 1, 265
Livingstone, David, v. 2, 502
Liza, Domingo, v. 1, 134, 344
Llaque, Fermín, v. 2, 285, 305
Llerena, Alfredo, v. 2, 163
Llerena, César, v. 2, 563
Llerena, Lisandro, v. 2, 147, 163
Llona, Numa Pompilio, v. 1, 712, v. 2, 93, 120, 260, 262, 263
Llona, Pablo, v. 2, 239
Llonto, Felipe, v. 2, 322
Llosa y Cía., Enrique, v. 1, 723
Llosa, Francisco, v. 2, 25
Loayza, Juan M. de, v. 2, 440
Loayza y Loayza, Augusto, v. 1, 125, 139, 258, 349, 395, 693, 709
Loero, Domingo, v. 1, 404, v. 2, 303
Loli, Juan Manuel, v. 1, 172, 643
Loli, Pedro, v. 2, 285, 305
Lonnon, Henry, v. 1, 183, 208, 244, 349, 359, 366, 384, v. 2, 239, 285, 425
López, Alberto, v. 1, 188
López, Antonio, v. 2, 563
López, Aurelio, v. 1, 188
López, Carlos, v. 2, 239
López, César, v. 2, 53, 60, 69
López, Dionisio, v. 2, 167
López, Esmeralda, v. 1, 646
López, Eulogio, v. 2, 170
López, Fermín, v. 1, 646
López, Francisco P., v. 1, 444, 446, 548, v. 2, 133

López, Gabriel, v. 2, 562
López, Jacinto, v. 2, 410
López, José, v. 1, 183, 350
López, Juan, v. 1, 134, 304
López agente de aduana, Luis, v. 1, 444, 446
López, Luis, v. 1, 92
López, Manuel, v. 1, 264
López, Miguel P., v. 2, 59, 145
López, Nicolás, v. 1, 554, v. 2, 163
López, Ricardo, v. 2, 58
López, Rufino, v. 2, 147, 163
López, Sebastián, v. 1, 356
López de Castilla, Jacobo, v. 2, 71, 77, 120, 167, 178, 379
López Larrañaga, Carlos, v. 2, 420, 440
López Martínez, Héctor, v. 1, 59
López de la Romaña, Eduardo, v. 1, 539, 541, 680, 689, 723, 762, 764, v. 2, 151, 166, 238, 353, 373
Loredo, Juan A., v. 1, 764
Lorena, Antonio, v. 2, 588
Lores, Benito E., v. 1, 688, v. 2, 564
Lostaunau Ulloa, Alejandro, v. 1, 31
Lozada y Cía., v. 2, 562
Lozano, Francisco Ruiz, v. 2, 512
Lucero, Augusto, v. 1, 245, 682, v. 2, 425
Ludowieg, Julio, v. 2, 650
Ludwig Grim y Cía., v. 2, 625
Luis, José, v. 1, 133, 343
Lumbreras, Salvador, v. 2, 318
Lumeden, W., v. 1, 288
Luna, Calixto, v. 1, 235, 289
Luna, Cayetano, v. 1, 351
Luna, Emilio, v. 2, 384
Luna, Hilario, v. 2, 58
Luna, Miguel Emilio, v. 2, 388
Luna, Pedro A., v. 1, 121, 133, 344
Luna Pizarro, Francisco Javier de, v.2, 406
Luppo, Juan, v. 2, 322
Luque, Felipe, v. 1, 264
Luque, Francisco, v. 1, 93
Luque, Hernando de, v. 2, 506
Luth, Santiago, v. 1, 172
Lütke, Federico de, v. 2, 552
Luyo, Honorato, v. 1, 189
Lynch, Estanislao, v. 1, 308
Lynch, Patricio, v. 1, 38, v. 2, 589

M

Mac Callum, Roberto, v. 1, 264, 275
Mac Lellan, P. H., v. 1, 611
Maccagni, escultor, v. 2, 379
Macchi, José, v. 2, 455, 485
Macedo, Calixto, v. 2, 563
Macedo, Florentino, v. 2, 563
Macedo, Juan, v. 1, 244, v. 2, 93, 345, 425
Macedo, Leoncio, v. 2, 563
Macera, Pablo, v. 1, 98, v. 2, 573, 574, 605, 646, 648, 649
Mackenie, Carlos, v. 1, 280, v. 2, 283, 368
Mackie, Williams, v. 1, 349
Macre, Pablo, v. 2, 305
Machado, Víctor, v. 2, 140
Machuca, Onofre, v. 2, 140
Madueño, Mariano José, v. 2, 411, 412, 421, 438
Maffatt, Federico, v. 1, 164
Magallanes, Hernando de, v. 2, 502
Magallanes, Hipócrates, v. 2, 424, 425, 439
Maggioncalda, L., v. 2, 303
Magot y Cía., v. 2, 625
Maguiña, Alejandrino, v. 2, 239
Maguiña, Glicerio, v. 2, 654
Mahan, Alfred Tayer, v. 1, 279
Mahner, Maximiliano, v. 1, 308
Málaga, Francisco, v. 1, 436, 696
Málaga, Wenceslao, v. 1, 764
Málaga Santolaya, Fermín, v. 2, 585
Malagueño, Juan, v. 2, 322
Malaverri, Emilio, v. 2, 563
Maldonado, sargento, v. 2, 389
Maldonado, Israel, v. 2, 140
Maldonado, Javier J., v. 1, 125, 657, 684
Maldonado, José, v. 2, 140
Maleiros, Juan A., v. 2, 562
Malherbe y Cía., v. 2, 625
Malinowsky, Ernesto, v. 1, 630, 632, 640
Malpartida, Elías, v. 2, 470, 583
Mamani, Mariano, v. 2, 391
Mandriota, Nicolás, v. 2, 285, 321, 326
Manners, William, v. 2, 305
Mansilla, Estanislao, v. 2, 654
Mansfield, C. E., v. 1, 612
Manzanares, Felipe, v. 1, 354
Manzanares, José, v. 1, 89

Manzanares, Manuel, v. 1, 353
Maouraille, Carlos, v. 1, 537
Maradiegue, Julián, v. 2, 367
Maravoto y Cía., E., v. 1, 447
Maravoto, Federico, v. 2, 239, 283
Marco del Pont, Ventura, v. 1, 198
Marchena, Andrés, v. 1, 214
Marcho, Juan A., v. 1, 343
Marezco, Lorenzo, v. 2, 324
Marguerye, Paul de, v. 2, 98, 108, 110, 115, 120, 354, 366
Mariani, Francisco, v. 2, 283
Mariátegui, hermanos, v. 2, 406
Mariátegui, Benjamín, v. 1, 91
Mariátegui, Carlos, v. 1, 94
Mariátegui, Javier, v. 1, 184, 355
Mariátegui, Leandro, v. 1, 92, 558, v. 2, 206, 469, 486
Marius y Levy, v. 1, 519
Mariscal, Eleodoro, v. 1, 214
Markham, Clemente, v. 2, 546
Marks, Arturo, v. 1, 353
Marles, Lorenzo, v. 1, 214
Márquez, Camilo, v. 1, 452
Márquez, Federico, v. 1, 172
Márquez, José Arnaldo, v. 1, 441, v. 2, 571, 646
Márquez, Luis E., v. 2, 651
Márquez, Nicanor, v. 2, 650
Márquez, Pedro, v. 1, 718, 722
Marquina, Antonio, v. 1, 354
Marquina, José Manuel, v. 1, 92, 557, v. 2, 132, 196, 204
Marsano, Felipe, v. 2, 305
Marticorena, Francisco, v. 2, 120
Marticorena, Miguel, v. 1, 684
Martin, Enrique A., v. 2, 239
Martin, John C., v. 1, 173
Martineri, Guillermo, v. 2, 57
Martínez, Angel, v. 1, 121, 134, 345
Martínez, Antonio, v. 2, 322, 562
Martínez, Carlos, v. 1, 684
Martínez, Ernesto, v. 2, 170
Martínez, Filiberto, v. 1, 347
Martínez, Guillermo, v. 1, 264, 275, 292, 395, v. 2, 231, 232, 239
Martínez, Ignacio, v. 1, 94
Martínez, Isaac, v. 2, 239
Martínez, Julio, v. 2, 153
Martínez, Loredo M., v. 1, 351
Martínez, Roberto, v. 1, 356
Martínez, Rómulo, v. 2, 58, 145
Martínez, Santiago, v. 1, 118, 121
Masacht, Oganna, v. 1, 350
Masías, Felipe, v. 1, 98, 102
Masón, Carlos, v. 1, 345
Matheus, Augusto, v. 1, 121, 133, 139, 343
Matos, Federico, v. 1, 89
Matos, Guillermo, v. 2, 216
Matos Hurtado, Víctor, v. 2, 328
Matteoli, Frank, v. 1, 351
Maturana, Carlos, v. 1, 355
Maturana, Hilario, v. 1, 356
Matute, Genaro, v. 2, 58, 145
Matute, José, v. 2, 58
Matute, Rosa C. de, v. 2, 562
Matute, Sanuel, v. 2, 562
Maúrtua, Aníbal, v. 1, 523, 713, v. 2, 239
Maúrtua, Hermógenes, v. 2, 377
Maúrtua, Víctor, v. 2, 520, 640
Maury, Mathew Fontaine, v. 2, 552
Mavila, Oscar, v. 1, 292, 521, 525, 528, 530, 533, 609, 610, 611, 667, 669, 683, 699, 700, 707, 708, 712, 717, 718, 720, 724, 734, 762, 766, 767, v. 2, 227, 239, 260, 262, 263, 265, 270, 332, 348, 405, 564, 645
Maxía, Enrique, v. 2, 516
Mayorga, Julio, v. 1, 264
Maza, Antonio, v. 2, 285, 305
Mazzaro, Angelo, v. 2, 324
Mc Cune, A. W., v. 2, 583
Mc Gregor, John, v. 1, 173
Mc Millan, Juan, v. 1, 133, 343, 375
Midelina, Pedro, v. 2, 321
Medina, Abraham, v. 1, 173
Medina, Andrés, v. 2, 389
Medina, Eleuterio, v. 1, 121, 134, 344
Medina, Francisco, v. 1, 89
Medina, Jacinto, v. 1, 172
Medina, José, v. 1, 537
Medina, Juan, v. 1, 215
Medina, Ricardo, v. 1, 356
Meier, Enrique, v. 1, 446
Mejía, Casimiro, v. 1, 133
Mejía, Isaac, v. 1, 214

Mejía, Lázaro, v. 2, 167
Mejía, Manuel, v. 1, 172
Mejía, Pablo, v. 2, 588
Mela, Alberto, v. 1, 344, 345
Meléndez, Genaro, v. 1, 280, v. 2, 233, 235, 239, 505
Meléndez, Guillermo, v. 2, 563
Meléndez, José María, v. 2, 391
Meléndez, Manuel, v. 2, 563
Meléndez, Sixto, v. 2, 391
Meléndez, Wenceslao, v. 1, 175
Melgar, Adan, v. 2, 216
Melgar, Manuel Mariano, v. 1, 88, 487
Melgar, Pedro, v. 1, 604
Melo, Francisco, v. 2, 489
Melo Moreno, Rosendo, v. 1, 28, 29, 108, 235, 370, 396, 544, 639, 654, 700, 724, v. 2, 231, 239, 256, 260, 269, 489, 490, 492, 493, 494, 496, 501, 502, 503, 504, 505, 508, 509, 510, 511
Melville, Clayton, v. 1, 722
Membroth o Membrotto, Federico, v. 1, 121, 133
Mena, Martín, v. 2, 305
Menacho, José, v. 1, 215
Menares, Domingo, v. 1, 135
Menchaca, Gavino de, v. 2, 624, 626
Menconi, Felipe, v. 1, 134, 344
Méndez, José, v. 2, 147, 163
Mendívil, Ricardo, v. 1, 280, v. 2, 233, 235, 239
Mendoza, Apolinario, v. 1, 351
Mendoza, Enrique, v. 2, 648
Mendoza, Jacinto, v. 2, 390
Mendoza, José, v. 1, 350, v. 2, 650
Mendoza, Manuel, v. 2, 170
Mendoza, Pablo, v. 1, 213
Mendoza, Ricardo, v. 1, 348
Mendoza y Barreda, F., v. 2, 239
Mendricota, Nicolás, v. 2, 305
Menéndez Pidal, Ramón, v. 2, 265
Mercado, Héctor, v. 2, 103, 107, 128, 169
Merello, Juan B., v. 2, 305
Merino, botánico, v. 1, 639
Merino, Fabián, v. 2, 419, 420
Mesa, Felipe Santiago, v. 1, 92, v. 2, 23, 24, 25
Mesones Muro, Antonio Manuel, v. 1, 764
Meuraille, v. 2, 431
Meyer, Carlos, v. 1, 94, v. 2, 624
Meza, Ismael, v. 1, 120, 130, 138, 343, 557, v. 2, 205
Meza, Lorenzo, v. 2, 323
Meza, Lucas, v. 2, 324
Meza, Melchor, v. 2, 324
Middendorf, Ernesto, v. 1, 52, 53, 54, 96, 630, v. 2, 568
Mifflin, Carlos, v. 1, 506
Milne y Campell, v. 1, 157
Milla Batres, Carlos, v. 1, 29
Miller, v. 2, 502
Miller, Juan, v. 2, 239
Minaya, Cayetano, v. 2, 285, 305, 321
Minaya, Ciriaco, v. 2, 321
Minaya, Manuel, v. 2, 324
Miñán, Pablo, v. 1, 280
Miota, Jorge, v. 2, 69, 409
Miranda, Demetrio, v. 1, 582
Miranda, Francisco de, v. 2, 602
Miranda, Manuel, v. 1, 206
Miraval, Florida B., v. 1, 215
Mirenghi, Eduardo, v. 1, 280
Mirengue, A., v. 2, 305
Miró, Claudio, v. 1, 94
Miró Quesada, Antonio, v. 2, 234, 239, 493, 635, 637, 642, 654
Miró Quesada, Aurelio, v. 1, 52
Miró Quesada, Gregorio, v. 1, 88, 91
Miró Quesada, Joaquín, v. 1, 280, v. 2, 227, 229, 232, 234, 235, 239, 505
Miró Quesada, José Antonio, v. 1, 280, 398
Miró Quesada, Luis, v. 2, 653
Miró Quesada, Miguel, v. 2, 239
Miskin, Walter, v. 1, 183
Mispireta, César, v. 1, 386
Miyer, José, v. 1, 121
Mohlmann, Augusto, v. 2, 285, 305
Molina, Daniel, v. 1, 164
Molina, Ernesto, v. 1, 258
Mombrillo, E., v. 2, 624
Mones, Ernesto, v. 1, 164
Monge, Enrique, v. 1, 292, v. 2, 368
Monnier, Marcel, v. 1, 51, 98
Montalva, Daniel, v. 1, 354
Montalva, Rómulo, v. 2, 239
Monteagudo, Bernardo, v. 2, 406

Montenegro, Alfredo, v. 2, 93
Montero, Juan, v. 1, 353
Montero, Lizardo, v. 1, 77, 91, 101, 205, 533, v. 2, 82, 167, 244, 398, 406
Montero, Manuel, v. 2, 554
Montero, Manuel Esteban, v. 2, 239
Montero y Tirado, Manuel, v. 1, 634
Montes, Abel, v. 1, 616
Montes, Adriel, v. 1, 616, 755
Montes, Domingo, v. 1, 355
Montes, Isabel, v. 2, 324
Montes, José, v. 1, 215
Montes, Manuel, v. 1, 134, 344, 345
Montesinos, Ismael, v. 1, 163
Monteverde A., v. 2, 303
Monteverde, Emilio, v. 2, 283
Monteverde, Juan, v. 2, 305, 324
Montt, Jorge, v. 1, 304, 399
Moodlos, René, v. 2, 281, 288, 289, 290, 292, 294
Mora, Anselmo, v. 2, 285
Mora, José Ernesto de, v. 1, 94, 253, 263, 357, 358, 359, 360, 361, 557, v. 2, 107, 231, 232, 235, 239, 247, 369
Mora, Juan de, v. 1, 130, 138, 171, 192, 258, 343, 487, v. 2, 368
Mora, Lucio, v. 2, 58
Morales, Angel, v. 2, 170
Morales y Cía., C. M., v. 2, 624
Morales, Daniel, v. 1, 162, 350
Morales, Froilán P., v. 1, 92, 623, 710, v. 2, 59, 68, 73, 76, 77, 120
Morales, Juan, v. 2, 59
Morales, Julio, v. 1, 710
Morales, Manuel B., v. 1, 188, v. 2, 60, 69
Morales Bermúdez, Bruno, v. 1, 79, 200, 208, 227, v. 2, 190, 251
Morales Bermúdez, G., v. 2, 239
Morales Bermúdez, Remigio, v. 1, 609, 659, 664, v. 2, 75, 146, 255, 269, 353, 370
Morales Bermúdez, Ricardo, v. 2, 239, 416
Morales Saavedra, José, v. 1, 133, 138, 171, 343, v. 2, 135, 136, 138, 140
Morán, Justo, v. 1, 172, 347
Morante, José Andrés, v. 1, 106, 125, 159, 162, 253, 347, v. 2, 196
Moratorio, Antonio, v. 2, 323
Morbello, Carlos, v. 2, 239
Morcho, Juan A., v. 1, 134
More, Ernesto, v. 1, 647
More, Juan Guillermo, v. 1, 88
Moreno, Enrique, v. 2, 60
Moreno, Ezequiel, v. 2, 654
Moreno, Federico, v. 2, 375, 376, 377, 409, 599, 602, 648, 649
Moreno, Herminio, v. 2, 235, 239
Moreno Gonzales, Lucía, v. 2, 489
Morey y Aguila, v. 1, 519
Morey, Luis, v. 1, 611
Morey, Ross, v. 1, 608
Moreyra y Paz Soldán, Carlos, v. 1, 761
Moreyra y Paz Soldán, Manuel, v. 1, 756, 761
Moreyra y Riglos, Francisco, v. 2, 592
Morgan, Henry, v. 2, 507
Morgan, Williams, v. 1, 350
Mori, Juan, v. 2, 448, 449
Morkis, Antonio, v. 2, 321
Morote, Manuel V., v. 1, 108
Mórtola, Juan, v. 2, 322
Moscol Urbina, Jorge, v. 2, 626, 651
Moscoso Melgar, Ramón, v. 2, 592
Mosqueira, Humberto, v. 2, 58, 145, 147
Mouraille-Hernández y Cía., v. 1, 519, 609, 611
Mouron, José María, v. 2, 259
Mujica, Elías, v. 1, 72, 101, 104, 198, 382, 385, 551, 582, 608, 612, v. 2, 27, 28, 48, 125, 128, 200, 239, 253, 338, 617
Muller, ingeniero, v. 1, 692
Muller, David, v. 1, 351
Muller, José, v. 1, 264
Muñiz, Arturo B., v. 1, 163
Muñiz, Leonardo, v. 1, 350, v. 2, 58
Muñiz, Pedro E., v. 1, 71, 80, 227, 283, 274, 278, 482, 600, v. 2, 121, 126, 141, 169, 207, 211, 243, 351, 363, 365, 366, 406, 450, 468, 483, 549
Muñoz, Alberto, v. 1, 157
Muñoz, Alejandro G., v. 1, 88
Muñoz, Juan, v. 2, 132
Muñoz, Lorenzo, v. 1, 163
Muñoz Hurtado, Joaquín, v. 1, 306, 308
Muro, Víctor, v. 2, 80
Murphy, Juan, v. 1, 121, 134, 345
Mussina, Pedro, v. 2, 320
Mústiga, Damián, v. 2, 283, 285, 305

Mústiga, Domingo, v. 2, 285

N

Nacarino, Mariano, v. 1, 264
Nalvarte, Adalberto, v. 1, 106, 120, 133, 138, 343, 347
Napoleón I, emperador de Francia, v. 2, 98, 402
Naranjo, Arturo, v. 2, 229, 234, 239
Naranjo, Elciario, v. 2, 650
Naranjo, Luis Carlos, v. 1, 280, v. 2, 239, 505
Naranjo, Mariano, v. 2, 335
Naranjo, Ramón, v. 1, 350, v. 2, 145
Naranjo, Ricardo, v. 2, 239
Narváez, Germán, v. 1, 183, 213, 349, 396
Narváez Larriva, Germán, v. 2, 184, 405
Nation, Guillermo, v. 1, 630
Navach, Vicenzo, v. 1, 349
Navarrete, Enrique, v. 1, 90
Navarro, Daniel, v. 2, 147, 163, 167
Navarro, Gavino, v. 1, 121, 134
Navarro, Juan, v. 1, 264
Navarro, Nicanor, v. 1, 121
Navarro Pantac, Esperanza, v. 1, 31
Naville, Juan, v. 1, 133
Necochea, Julio, v. 2, 147
Neglia, H. W., v. 1, 172
Neira, Miguel, v. 2, 147
Nerini, Enrique, v. 2, 169
Neuman, R., v. 1, 288
Newcomen, Simón, v. 2, 502
Newell, Alejandro, v. 1, 88, 120, 133, 139, 343
Nicolás, Jorge, v. 1, 133, 163, 172, 343, v. 2, 59, 285, 324
Nicolich, Blas, v. 2, 305
Nicolini, Luis, v. 2, 588
Nieto, Daniel, v. 2, 239
Nieto, David, v. 2, 367
Nieto, Galvino, v. 1, 99
Nieto, Manuel F., v. 2, 648
Nieto, Manuel R., v. 2, 546, 552
Nieves, José, v. 1, 214
Nipa, Calixto, v. 1, 355
Nipa, Carlos, v. 1, 355
Noel y Chapsal, v. 2, 49
Nolasco, Angel, v. 2, 133, 136, 184
Nordenskjöld, Erland, v. 1, 692
Noriega, diputado, v. 1, 554
Noriega, Julio, v. 1, 215
Normand, Julio, v. 2, 624
Nosiglia Hnos., v. 2, 624
Nosiglia, Ambrosio, v. 1, 47
Nosiglia, Luis, v. 1, 280
Nove, P., v. 2, 625
Novella, Santiago, v. 2, 283
Novoa, Cruz J., v. 2, 376
Novoa, Jovino, v. 1, 98, 99
Nugent, Francisco, v. 1, 121, 134, 345
Nuñez, Antonio, v. 1, 351
Nuñez, Baltazar, v. 2, 147
Nuñez, Gerónimo, v. 1, 214
Nuñez, Leopoldo, v. 1, 125
Nuñez, Pablo, v. 2, 147, 163, 167
Nuñez del Arco, F., v. 2, 239
Nuñez del Prado, Eduardo, v. 1, 476

Ñ

Ñaqui, Justo, v. 1, 348

O

O'Neil, sargento, v. 2, 391
Ocampo, Manuela, v. 1, 616
Ochoa, Genaro, v. 2, 170
Ochoa, Gregorio, v. 1, 348, 353
Ochoa, Paulino, v.1, 548
Olaechea, Modesto, v. 1, 630
Olaechea, Teodorico, v. 1, 630
Olano, Guillermo, v. 1, 280
Olano, Manuel, v. 2, 505
Olavarria, Dionisio, v. 1, 306
Olavegoya, Demetrio, v. 2, 617
Olavegoya, Domingo, v. 2, 470
Olazábal, Santiago, v. 1, 616
Oliva, José, v. 2, 367
Olivares, Leonídas, v. 2, 58
Olivari, J. A., v. 2, 239
Oliveira, cauchero, v. 1, 736
Oliveira, Pedro, v. 2, 617
Olivencia, S., v. 2, 391
Olivera, Alejandro, v. 2, 256
Olivera, José María, v. 1, 239, 244, 280, 292, 352,

680, 696, 697, 698, 699, 764, 766, 767, v. 2, 75, 425, 517
Oliveras y Valencia, v. 2, 625
Olivo, Chiarella, v. 2, 592
Ollachica, Miguel, v. 2, 434
Onofrio di Resta, Pedro d', v. 2, 588
Ontaneda, Juan Manuel, v. 1, 157, 192, 265, 357, 358, 360, 361, 365, 368, 510, 682, 690, 696, 698, 711, 764, 766, 767, v. 2, 39, 52, 76, 77, 80, 86, 90, 92, 93, 94, 98, 102, 106, 120, 167, 178, 183, 227, 239, 241, 368, 406, 435
Orbegoso, Constantino, v. 2, 505
Ordinaire, Oliver, v. 1, 609, 691, 765, v. 2, 422, 439
Ordóñez, José, v. 1, 347
Oré, Estanislao, v. 2, 482
Oré, Felipe B., v. 2, 483
Oré, Felipe Santiago, v. 1, 30, v. 2, 444, 466, 482, 483
Oré, Manuel, v. 1, 354
Orezzoli, N., v. 2, 624
Orfila, Nicolás E., v. 1, 316
Orihuela, Telémaco, v. 1, 763
Oropeza, Manuel, v. 1, 640, 695
Orrego, Conrado, v. 2, 73, 163
Ortega, José, v. 1, 353
Ortiz, Dionisio, v. 1, 763, v. 2, 567, 644, 646
Ortiz, Francisco, v. 1, 189
Ortiz, Nicolás, v. 2, 390
Ortiz, Manuel, v. 1, 356
Ortiz Sotelo, Jorge, v. 2, 180
Ortiz de Zevallos, Ricardo, v. 2, 190, 251
Osambela, Claudio, v. 1, 688
Oscar, rey de Suecia, v. 1, 692
Osma, Enrique, v. 2, 390
Osma, Felipe de, v. 1, 101, v. 2, 251, 635
Osma, Javier de, v. 1, 71, 101, 206, 500, 546, 604, 607, 712
Osma, Pedro de, v. 1, 298, v. 2, 239, 585
Osores, José Manuel, v. 1, 98
Ostoja, Juan, v. 1, 280, v. 2, 253
Otero, Juan P., v. 2, 574
Otoya, Ezequiel, v. 1, 88
Otoya, Francisco G., v. 1, 93
Otoya, Juan Francisco, v. 2, 41, 42, 44, 57, 73, 143, 145, 147, 163, 167, 172
Otoya, Maximiliano, v. 1, 188
Ott y Cía., P. H., v. 2, 624
Ottenheim, v. 2, 625
Ottesi, Basilio, v. 2, 285
Overend, Jorge, v. 1, 306
Owens, Tomás, v. 1, 345
Oyague, Decio, v. 1, 89
Oyague, Emilio, v. 1, 93
Oyague y Soyer, J. V., v. 1, 280

P

Pacopia, Luis, v. 1, 348
Pácora, Marcos, v. 2, 321
Pacheco, Daniel, v. 1, 215
Pacheco, David, v. 2, 59
Pacheco, José, v. 2, 167
Pacheco, Raymundo, v. 1, 347
Pacheco Céspedes, v. 2, 444, 482
Pacheco Zegarra, Gabino, v. 1, 641
Padrón, Enrique, v. 1, 108, 118, 120, 375
Páez, Pedro, v. 2, 546
Paino, Antonio, v. 1, 353, v. 2, 147
Palacio, Eduardo, v. 2, 239
Palacios, Celso, v. 2, 485
Palacios, Federico, v. 1, 92, v. 2, 592
Palacios, Hipólito, v. 1, 215
Palacios, Luis, v. 2, 239
Palacios, Juan B., v. 1, 92
Palacios, Manuel, v. 1, 91, 452, 505, 508, 557, v. 2, 167, 205, 214, 271
Palacios, Teobaldo, v. 1, 94
Palacios Mendiburu, Enrique, v. 1, 89, v. 2, 409
Palacios Mendiburu, Samuel, v. 1, 540, 609, 610, 623, 624, 626, 643, 673, 700, 711, 713, 757, 765, v. 2, 235, 239
Palacios Moreyra, Carlos, v. 2, 571, 572, 573, 646
Palacios Rodríguez, Raúl, v. 1, 758, v. 2, 407, 552
Palma, Francisco, v. 2, 163
Palma, Juan B. de, v. 2, 321
Palma, Ricardo, v. 1, 634, 762
Pallás, padre, v. 2, 567
Pallete, Baltazar, v. 1, 446
Pallet, Tomás, v. 1, 156
Palliser, comodoro, v. 2, 536

Palomares, Francisco, v. 2, 163
Palomino, Manuel, v. 2, 353
Panay, Pedro, v. 2, 185, 305, 322
Pancera, Luis, v. 2, 321
Panduro, Casimiro, v. 2, 563
Panizo, Ezequiel, v. 1, 94
Panizo, Felipe J., v. 1, 183
Panizo, Manuel, v. 2, 239
Pantu, Lorenzo, v. 2, 324
Pany, Roberto, v. 1, 350
Papin, Denis, v. 2, 502
Parand, G., v. 2, 239
Pardi, Angel, v. 2, 285
Pardo, Miguel, v. 2, 239
Pardo, Octavio, v. 1, 630
Pardo y Barreda, José, v. 1, 58, 112, 115, 192, 263, 274, 282, 283, 285, 292, 294, 298, 299, 680, v. 2, 74, 141, 207, 234, 239, 243, 262, 307, 353, 356, 363, 366, 373, 405, 408, 511
Pardo y Barreda, Juan, v. 1, 684, v. 2, 141
Pardo Figueroa, Benito, v. 2, 391
Pardo Figueroa, Gerardo, v. 2, 170
Pardo y Lavalle, Manuel, v. 2, 480, 605, 611
Pardo de Zela, Juan, v. 1, 88, 288, v. 2, 552
Paredes, Alejandro, v. 1, 135
Paredes, Gregorio, v. 1, 355, v. 2, 251
Paredes, José, v. 1, 291, v. 2, 126
Paredes, Santiago, v. 1, 354
Paredes, Simón G., v. 2, 190
Pareja, Guillermo, v. 1, 92
Pareja, Julio, v. 2, 285, 305
Pareja y Cortez, agencia de aduana, v. 1, 444, 446
Pareja Molina, José, v. 1, 117
Parminter, Alex, v. 1, 274
Parodi, Angel, v. 2, 324
Parodi y Cía., agencia de aduana, v. 1, 447
Parra, Domingo, v. 2, 454
Parreño, Manuel, v. 1, 255
Parró, Nicolás, v. 1, 761
Parsons, Carlos Lathrop, v. 2, 502
Pásaque, Nicolás, v. 2, 322
Pastor, Lizandro, v. 1, 215
Paterson, Juan, v. 1, 164
Patiño, Germán, v. 1, 172
Patiño Patami, Juan, v. 2, 285, 318, 322
Patrón, José, v. 2, 239
Patrón, Pablo, v. 1, 639, 641
Patroni, José, v. 2, 235, 239
Pauli, Carlos, v. 1, 392, v. 2, 453, 454, 483, 484
Pautrat, Augusto, v. 2, 239
Payán y Reyna, José María, v. 1, 47, 95, 97, v. 2, 309, 310, 580, 611, 612, 613, 621, 626, 650
Payer, Ricardo, v. 1, 624
Paz, Germán, v. 1, 93, 426, 557, v. 2, 205
Paz, José, v. 1, 663
Paz, Leopoldo, v. 2, 170
Paz Soldán, Carlos, v. 1, 630, 632, 640, v. 2, 571, 646
Paz Soldán, Luis F., v. 2, 120
Paz Soldán, Mariano Felipe, v. 2, 539
Paz Soldán y Unánue, Pedro, v. 1, 36, 52, 96, 630, 632, v. 2, 513
Paz de la Vega, Luis, v. 2, 145
Pazos, Juan Francisco, v. 1, 761
Pazos, Manuel, v. 2, 103, 107
Pearson, H., v. 2, 556, 557, 560
Pedemonte, José, v. 2, 322
Peers, Jorge, v. 1, 134, 345
Pehovaz Hnos., v. 2, 624
Pelach, Roberto, v. 1, 120
Pelegrin, Sócrates, v. 1, 280
Pennano Allison, Guido, v. 2, 556, 557, 560, 562, 565, 644
Peña, v. 2, 653
Peña, Antonio, v. 1, 163
Peñafiel, Norberto, v. 2, 167
Per, Antón, v. 1, 188
Pera, Antonio, v. 2, 303, 320
Pera, Pedro, v. 2, 324
Perales, Arturo, v. 1, 264
Perales, Edilberto, v. 1, 264, 275
Perales, N., v. 1, 206
Peralta, Juan C., v. 1, 280, 447, v. 2, 235, 239, 250, 302, 405, 493, 505, 626, 638, 640
Peralta, Magdalena, v. 2, 369
Peralta, Manuel, v. 1, 351
Pereira, Samuel, v. 2, 44
Pérez, Alfonso, v. 2, 140
Pérez, Andrés, v. 1, 215, v. 2, 140
Pérez, Carlos, v. 1, 623, 624, 659, 662, 663, 664, 665, 710, 731, 757, 760, 769

Pérez, José, v. 1, 353
Pérez, Juan, v. 1, 347, 348, v. 2, 305
Pérez, Pedro, v. 1, 446, v. 2, 305
Pérez, Santos, v. 1, 172
Pérez Cordova, Gregorio, v. 1, 88
Pérez Egaña, Luis F., v. 2, 232, 234, 239
Perla, Francisco, v. 2, 391
Perna, Francisco, v. 1, 163
Perkins, E., v. 1, 288
Perraut, Germán, v. 1, 280
Pesce, Luis, v. 1, 682, 683, 764
Petersen, Juan, v. 1, 134, 344
Peterson, Carlos, v. 1, 350
Peterson, Juan, v. 1, 345
Petit Thouars, Abel B. du, v. 2, 547
Pezet, Carlos, v. 2, 505, 601
Pezet, Federico, v. 1, 29, v. 2, 367, 536, 537, 539, 550
Pezzanece, v. 2, 653
Pflucker y Rico, Federico, v. 1, 634
Pflucker y Rico, Julio, v. 1, 197, 630, v. 2, 370, 408
Pflucker y Rico, Leonardo, v. 1, 630, 632
Piaggio, Atilio, v. 2, 239, 600
Piaggio, Faustino C., v. 1, 47, 447, v. 2, 303, 326, 380, 542, 599, 626, 650
Pientanide, Gerónimo, v. 2, 324
Piaza, José, v. 2, 320
Pié, Pablo, v. 1, 444, 446
Piedrahita, v. 1, 350
Pieny, George, v. 1, 350
Piérola, Isaías de, v. 2, 454, 482
Piérola, Luis O. de, v. 2, 216
Piérola, Nicolás de, v. 1, 28, 60, 61, 197, 212, 220, 445, 570, 616, 666, 677, 761, 762, v. 2, 81, 85, 90, 125, 195, 340, 353, 380, 401, 409, 411, 412, 415, 418, 419, 420, 425, 439, 440, 443, 444, 447, 448, 449, 450, 451, 453, 454, 455, 456, 458, 461, 463, 464, 465, 466, 469, 470, 471, 474, 477, 480, 481, 483, 484, 487, 491, 576, 580, 635
Pietrosanti, Federico, v. 1, 616, v. 2, 259
Piggi, Cayetano, v. 2, 322
Pimentel, Abraham, v. 2, 133, 134
Pimentel, Augusto, v. 1, 239, 244, 282, 352, 710, 767, v. 2, 53, 60, 69, 75, 82, 153, 170, 182, 318, 368, 406, 425, 429, 436, 466
Pimentel, Belisario, v. 1, 94
Pimentel, Ricardo, v. 1, 558, v. 2, 206
Pina, Luis de la, v. 2, 170
Pinche, Josefina, v. 2, 562
Pinedo Santillán, Manuel, v. 2, 562, 563
Pines, Antonio, v. 1, 163
Pinceti, Cesáreo, v. 2, 321
Pino, Tomás, v. 2, 305
Pinón, Marcial A., v. 1, 537
Pinto Hnos., v. 1, 519
Pinto, José, v. 1, 135
Pinto Basurto, Moisés, v. 1, 263, 355
Piozzo, José, v. 2, 323
Piro, Alcibiádes, v. 1, 697
Piro, Calixto, v. 1, 697
Pitaluga, César, v. 2, 167
Pitot, José Benito, v. 1, 89
Pizarro, Camilo, v. 1, 214
Pizarro, Felipe D., v. 1, 184
Pizarro, Francisco, v. 2, 506
Pizarro, José S., v. 1, 534
Pizarro, Ramón, v. 2, 199
Pizarro, Tomás, v. 2, 106, 124
Pizarro Bedón, Acisdo, v. 1, 31
Plácido, Encarnación, v. 1, 354
Plasencia, Nicanor, v. 1, 120, 133, 138, 343
Plaza, Enrique, v. 1, 215
Podestá, Domingo, v. 2, 285, 305, 324
Podestá, Santiago, v. 2, 285, 305, 322
Polak, v. 2, 624
Polar, Jorge, v. 1, 643
Polis, Adolfo, v. 1, 97
Polo, José Toribio, v. 1, 630, 639
Polo, Solón, v. 1, 763, v. 2, 512
Polo, Tomás, v. 1, 614, 617
Pomar, M. E. del, v. 1, 280
Ponce, Angel, v. 1, 157
Ponce, José M., v. 1, 214
Ponce, Lucas, v. 1, 348
Porier, Eduardo, v. 1, 399
Porras, Salomé, v. 1, 92, 487, v. 2, 76, 77, 79, 80, 120, 167
Porras Barrenechea, Raúl, v. 1, 69, 100, 640, 646, 669, 686, 707, 713, 755, 758, 762, 763, 765, 767, v. 2, 265, 269, 270, 410, 494
Portal, Nicolás del, v. 1, 91, 553
Portales, Diego, v. 1, 310, 398, 399

Portella, Juan Eliseo, v. 2, 281, 282, 283, 294, 303, 320, 326, 327
Portillo, Pedro, v., 521, 609, 646, 668, 673, 682, 688, 707, 708, 712, 713, 718, 722, 726, 737, 762, 763, v. 2, 260, 263, 269, 270
Portillo, Rafael, v. 1, 264, v. 2, 170
Portocarrero Barandiarán, Angélica, v. 1, 31
Portugal, capitán, v. 2, 388
Portuondo, Manuel, v. 1, 280, v. 2, 232, 234, 235, 239, 409
Pozo, monseñor, v. 2, 393, 396
Pozo, F., v. 1, 444, 446
Prada, J. G., v. 2, 305
Prado, Leoncio, v. 1, 89, v. 2, 384, 389
Prado, Mariano Ignacio, v. 2, 401, 619, 648
Prado y Ugarteche, Javier, v. 1, 278, v. 2, 372
Prado y Ugarteche, Max, v. 2, 232, 239
Prando, Carlos, v. 1, 98
Pratt, A. E., v. 1, 691, 692
Premsel, Rómulo, v. 1, 559
Pretell, Abelardo, v. 1, 239
Pretty, James, v. 1, 350
Prevost, Carlos A., v. 2, 650
Prieto, Emeterio, v. 2, 147, 163
Prince, Carlos, v. 2, 504, 507, 606
Proaño, Lizandro, v. 2, 585
Pronetti, Carlos, v. 1, 444, 446
Prunier, Guillermo, v. 2, 406
Pruss, Bernardo, v. 1, 101
Puelles o Pueyes, Manuel, v. 1, 213, 350
Puente, José R. de la, v. 1, 79, 220, 511, v. 2, 88, 90, 93, 120
Puente, Luis, v. 1, 245
Puente, Manuel de la, v. 1, 213, 608
Puente Olavegoya, José, v. 1, 280, v. 2, 190
Puerta, general la, v. 2, 401
Puertas, Cecilio, v. 1, 343
Puga, Dionisio, v. 1, 188
Puna, Pablo, v. 1, 351

Q

Quezada, Eusebio, v. 1, 354
Quimper, Alberto, v. 2, 239, 367
Quimper, José María, v. 2, 571, 573, 640, 646
Quimper, Manuel, v. 2, 239, 640, 646
Quineche, Alfredo, v. 2, 323
Quineche, Benancio, v. 2, 321
Quineche, Domingo, v. 2, 285, 305, 321
Quineche, José, v. 2, 285, 305, 321
Quintana, Francisco, v. 2, 239
Quintana, Ismael de la, v. 1, 582
Quintana, Juan, v. 2, 511
Quintana, Juan de Dios de la, v. 2, 640
Quiñones, Dionisio, v. 1, 282
Quiroga, Juan, v. 2, 147
Quiroga, Oscar, v. 2, 649
Quiroz, Francisco, v. 1, 713, v. 2, 212, 252
Quiroz Norris, Alfonso, v. 2, 646
Quispe, Eusebio, v. 1, 264
Quispe, Isidro, v. 1, 351
Quispe, José M., v. 1, 173
Quispe, Lorenzo, v. 2, 654
Quispe, Melchor, v. 1, 351
Quispe, Segundo, v. 1, 351
Quispe, Vicente, v. 1, 351

R

Radetich, Nicolás, v. 2, 323
Ráez, Ernesto, v. 1, 545, v. 2, 301
Raffo, Juan Francisco, v. 2, 648
Raffo, Lucas, v. 1, 251
Raguetti, Octavio, v. 2, 147
Raimondi, Antonio, v. 1, 29, 614, 626, 627, 630, 633, 634, 638, 639, 641, 757, 758, 762, 765, v. 2, 535, 536, 537, 539, 540, 541, 542, 543, 548, 551
Raleigh, Walter, v. 2, 507
Ramírez, Abraham, v. 1, 345, v. 2, 163, 167
Ramírez, Epifanio, v. 1, 173, 348
Ramírez, Francisco, v. 1, 356, v. 2, 216
Ramírez, Gabriel, v. 1, 353
Ramírez, Hermenegildo, v. 1, 213
Ramírez, José F., v. 1, 506, 507, v. 2, 196, 283
Ramirez, José J., v. 2, 93, 120
Ramírez, Julio, v. 1, 206
Ramírez, Manuel, v. 1, 354
Ramírez, Nazario, v. 1, 157
Ramírez, Ruiz A., v. 2, 563
Ramírez Gastón, Enrique, v. 1, 46, 280, 623, v. 2, 615
Ramm, Simón, v. 1, 306
Ramo, Pedro, v. 1, 535, 536

Ramos, Andrés, v. 2, 147, 167
Ramos, Benjamín, v. 1, 188
Ramos, Casimiro, v. 1, 354
Ramos, Federico, v. 2, 132
Ramos, Ignacio, v. 1, 351
Ramos, Joaquín, v. 2, 382
Ramos, Luis, v. 1, 351, v. 2, 562
Ramos, Manuel, v. 2, 322
Ramos Pacheco, Francisco, v. 2, 444
Rampini, E., v. 2, 624
Ramsay, Stephen, v. 1, 288
Ran, Enrique, v. 2, 305
Rapañote, Miguel, v. 2, 324
Rauco, Manuel, v. 1, 344
Rauco, Vicente, v. 1, 344
Rávago, Ceverino de, v. 2, 132
Raygada, Abel, v. 1, 608
Raygada, Carlos, v. 2, 239
Raygada, Eduardo, v. 1, 92, 522, 541, 547, 609, 660, 682, 688, 707, 708, 722, 766, 767, v. 2, 25
Raygada, Eugenio, v. 1, 92
Raygada, Juan José, v. 1, 91, 191, 557, 607, v. 2, 198, 200, 205
Raygada, Julio, v. 2, 239
Raygada, Manuel, v. 1, 102, 205, 206, v. 2, 283, 303
Raygada, Toribio, v. 1, 91, 127, 149, 192, 282, 333, 336, 338, 342, 357, 358, 359, 360, 361, 485, 499, 507, 508, 510, 602, v. 2, 50, 71, 72, 101, 107, 108, 120, 125, 184, 191, 198, 199, 206, 214, 228, 233, 235, 237, 239, 242, 252, 283, 326, 337
Rayo, Julio, v. 1, 355
Rázuri, José Vicente, v. 2, 376, 409
Rázuri, Luis, v. 1, 214
Razzeto, Miguel, v. 1, 351
Reaño, Miguel, v. 1, 255, v. 2, 654
Reátegui, José Jesús, v. 1, 537
Reátegui, Manuel, v. 1, 611
Reátegui, Pablo, v. 2, 563
Rebaza, Nicolás, v. 1, 117
Rebello, v. 1, 657
Rebolledo, Andrés, v. 1, 134, 344
Recagno, Luis, v. 2, 283, 303
Recavarren, Federico, v. 2, 103
Recavarren, Isaac, v. 2, 190, 251
Recavarren, José M., v. 1, 227, 366, 368, 384
Reed, Edward, v. 1, 195
Rees, John D., v. 1, 288
Regnier, sor Elena, v. 1, 33
Regal, Alberto, v. 2, 603, 649
Regules, Dardo, v. 1, 98
Reina, Carlos, v. 1, 214
Relis, Lorenzo, v. 1, 133
Remy, Federico, v. 2, 93, 120, 239, 624
Respaldiza, José Domingo, v. 2, 283, 285, 303, 305, 326, 505
Rettina, Vicente, v. 2, 320, 327
Retis, Lorenzo, v. 1, 344
Revoredo, Juan, v. 1, 47, v. 2, 283, 303
Rey, Ignacio, v. 2, 239
Rey Basadre, Ricardo, v. 2, 537, 557
Rey de Castro, E., v. 1, 444, 446
Rey de Castro, Roberto, v. 2, 305
Reyes, v. 2, 406
Reyes, Avelino, v. 2, 170
Reyes, Carlos, v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Reyes, Federico, v. 1, 598
Reyes, José M., v. 2, 239
Reyes, Julio O., v. 2, 132
Reyes, Lizardo, v. 1, 171, 606, v. 2, 49, 53, 55, 57, 120, 239
Reyes, Marcial, v. 1, 121
Reyes, Marcelino, v. 1, 348
Reyes, Maximiliano, v. 1, 94, 558
Reyes, Rafael, v. 2, 520
Reyes, Ruperto, v. 1, 172, 188
Reyna, Baldomero, v. 1, 280, v.2, 235, 239
Reyna, Ernesto, v. 1, 649, 759, 760
Reynel, José, v. 1, 255
Reynoso, Gregorio, v. 2, 163
Reynoso, Juan José, v. 2, 239
Reynoso, J. M., v. 1, 280
Ribeyro, Ramón, v. 1, 68
Ricardi, Juan, v. 1, 349
Richardson, Alexander, v. 1, 288
Richarz, Paul, v. 1, 300
Ridoutt, v. 2, 625
Riesco, Germán, v. 1, 310
Rincón, Aurelio, v. 1, 684, 709
Rincón, Federico, v. 1, 93, 122, 184, 506, 507, 680, v. 2, 107, 196, 200, 214, 226, 239, 252, 349

Ringgold, Manuel J., v. 2, 239, 624, 625
Riofrío, Horacio, v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Ríos, Andrés, v. 1, 215
Ríos, Aurelio, v. 1, 214
Ríos, Carlos, v. 1, 761
Ríos, Eliseo, v. 2, 562
Ríos, Federico, v. 1, 100, v. 2, 239
Ríos, José Miguel, v. 2, 391
Ríos, Julio, v. 1, 343
Ríos, Manuel, v. 1, 264
Ríos, Miguel, v. 1, 91
Ríos, Nemesio A., v. 1, 188
Ríos, Roberto, v. 2, 93
Ríos, Vicente, v. 1, 356
Ríos Tuesta, Resurección, v. 1, 536
Riquelme, Eduardo, v. 1, 305
Risco, Abel del, v. 2, 562
Risco, Carlos, v. 1, 355
Risco, David, v. 1, 345, 355
Risco, Domingo, v. 1, 353
Risco, José, v. 2, 320
Risco, Miguel, v. 2, 147, 163, 167
Ristori, Luis, v. 2, 321
Riva, Fidel la, v. 1, 206
Riva Agüero, Enrique de la, v. 1, 646, v. 2, 125, 309, 310
Riva Agüero, José de la, v. 2, 410
Rivadeneira, Carlos A., v. 2, 263, 265
Rivadeneyra, Fernando, v. 1, 345
Rivadeneyra, Francisco, v. 1, 280
Rivadeneyra, Gerardo, v. 1, 354
Rivas, Maximiliano, v. 2, 58, 145
Rivera, Alejandro, v. 1, 399, 649, v. 2, 323
Rivera, Carlos, v. 1, 214
Rivera, César, v. 2, 167
Rivera, Daniel S., v. 1, 125, 213, 277, 558, v. 2, 49, 51, 53, 55, 56, 67, 73, 79, 120, 167, 226, 231, 232, 236, 239, 368
Rivera, Efigenio, v. 1, 189
Rivera, Felipe S., v. 2, 167
Rivera, Isaac, v. 1, 354
Rivera, Manuel A., v. 2, 391
Rivera y Piérola, Pedro, v. 2, 120
Rivero, Abraham A. de, v. 1, 355, 696, 708, 709, 764, 766
Rivero, Hilario, v. 2, 323
Rivero, Juan de Dios, v. 1, 110
Rivero, Ricardo, v. 1, 94
Rizo Patrón, Antenor, v. 2, 343, 584
Roberts, Eduardo, v. 1, 352
Robertson, Max, v. 1, 195
Robertson, Walter, v. 1, 344
Robilliard, cónsul, v. 1, 601, 612
Robinson, Jesús, v. 2, 239
Robles, Carlos, v. 1, 189
Robles, Julián, v. 2, 323
Roca, Domingo, v. 1, 214
Roca y Boloña, José Antonio, v. 2, 394, 400, 410
Rocca, Juan, v. 2, 305
Rocca, Víctor, v. 2, 239
Rockie, Carlos L., v. 1, 125, 142
Rocha, Gregorio, v. 1, 355
Rocha, Juan, v. 1, 206
Rocha y Texeira, v. 1, 611
Rodamonte, Miguel, v. 1, 162, 171
Rodewalt y Cía., Enrique, v. 1, 280, 447
Rodil y Cía., H. B., v. 2, 217
Rodríguez, Albino, v. 1, 121, 133, 344, v. 2, 363
Rodríguez, Alfredo, v. 2, 239
Rodríguez, Antero, v. 2, 562
Rodríguez, Antonio, v. 1, 255
Rodríguez, Aurelio, v. 1, 188
Rodríguez, Carlos, v. 1, 189, v. 2, 163, 167
Rodríguez, Claudio, v. 2, 163
Rodríguez, Elías, v. 1, 255
Rodríguez, Fidel, v. 1, 135, 345, 351
Rodríguez, Guillermo, v. 1, 189
Rodríguez, José, v. 1, 189
Rodríguez, José Manuel, v. 1, 35, 95, 96, 402, 426, 427, 439, 445, 603, 604, v. 2, 405, 569, 571, 646, 647
Rodríguez, José Melitón, v. 1, 89, 344, v. 2, 392, 650
Rodríguez, Juan José, v. 1, 724
Rodríguez, Manuel, v. 1, 121, 255, 697
Rodríguez, Martín, v. 1, 255
Rodríguez, Mateo, v. 1, 680
Rodríguez, Miguel, v. 2, 285, 305
Rodríguez, N., v. 1, 582
Rodríguez, Octavio, v. 2, 563
Rodríguez, Salomón, v. 1, 582
Rodríguez, Valerio, v. 1, 680
Rodríguez, Víctor, v. 1, 188, v. 2, 139
Rodríguez Chinga, Manuel, v. 1, 206

Rodríguez Dulanto, v. 2, 592
Rodríguez de la Rosa, Daniel, v. 1, 88
Rodríguez Salazar, Pedro, v. 1, 93, 716, 764, v. 2, 67, 69, 73, 76, 79, 120, 147, 163, 167, 181
Roe, Carlos, v. 1, 280, v. 2, 234, 235, 239, 505
Roerie, Guillermo la, v. 1, 80, 103
Rojas, Arturo, v. 1, 321
Rojas, Julio, v. 1, 343
Rojas, Luis, v. 1, 255
Rojas, Manuel, v. 1, 352
Rojas, Pedro, v. 2, 147
Rojas, Tiburcio, v. 1, 354
Roldán, Alejandro, v. 1, 93, 612, v. 2, 196, 206
Rolle, Pablo, v. 2, 170
Román, Manuel, v. 2, 57, 143, 144, 145
Román, Victoriano, v. 2, 170
Román de Idiáquez, José, v. 1, 441
Romero, Atanasio, v. 1, 255
Romero, Benigno, v. 2, 321
Romero, César A., v. 1, 89, 133, 138, 343, 357, 699
Romero, Eduardo, v. 2, 285
Romero, Emilio, v. 1, 630, 758, v. 2, 347, 584, 647
Romero, Eleodoro, v. 1, 680
Romero, Ernesto, v. 1, 162
Romero, Eulogio, v. 1, 157
Romero, Francisco, v. 1, 215
Romero, Juan, v. 2, 324
Romero, Miguel, v. 1, 213, 350
Romero Pintado, Fernando, v. 1, 103, 620, 694, 700, 708, 710, 718, 722, 723, 727, 756, 765, 766, 767, v. 2, 260, 267, 269, 270
Rosa, Ernesto la, v. 2, 444
Rosa, Federico la, v. 1, 280
Rosa, Lincoln la, v. 2, 231, 232, 235, 239, 505
Rosa, Manuel R. de la, v. 2, 305
Rosa, Sixto la, v. 2, 167
Rosa Gil, José, v. 2, 425
Rosario, Antonio del, v. 2, 140
Rosario, Artemio del, v. 2, 138, 139, 140
Rosas, Adolfo, v. 1, 348
Rosas, Agustín, v. 1, 99
Rosas, Cristóbal, v. 1, 444, 446
Rosas, Francisco, v. 1, 582, 641, v. 2, 570
Rosas, José, v. 1, 92, 171, 176, 179, 289, 347, 348
Rosas, Manuel, v. 2, 59
Rosco, David, v. 1, 134
Rosell, Alfredo, v. 1, 264, 355
Rosell, Carlos E., v. 1, 213, 669, v. 2, 136
Rosell, Emilio G., v. 2, 49, 53, 57, 59, 69, 82, 182
Rosell, Isidro, v. 2, 323
Rosell, Mariano, v. 2, 305, 325
Rosell, Ricardo, v. 2, 49
Roselló, escultor, v. 2, 377
Rosemberg y Wallach, v. 2, 625
Rosenthal, agencia de aduana, v. 1, 446
Rosmanich, Juan, v. 2, 320
Rospigliosi, C., v. 2, 239
Ross, James, v. 2, 547, 552
Ross, Thomas Clark, v. 2, 547
Rossi, Antonio, v. 1, 134
Rossi, Borgoño, v. 2, 163
Rossi, Demetrio, v. 1, 53
Rossi, Eugenio M. de, v. 2, 41, 49, 53, 57, 59, 67, 73, 80, 120, 167
Rotalde, Carlos, v. 2, 128, 169
Rowe y Cía., Graham, v. 1, 430, v. 2, 624
Rozzeni, Ernesto, v. 1, 351
Rubio, Anselmo, v. 2, 654
Rubio, Manuel, v. 1, 280
Rugel, Manuel Francisco, v. 1, 90
Ruggiero, Vicente, v. 2, 323
Ruiz, Andrés, v. 1, 265, 354
Ruiz, Ceferino, v. 1, 163
Ruiz, Enrique, v. 1, 350
Ruiz, Gregorio, v. 1, 133, 343
Ruiz, Manuel, v. 1, 350, 351
Ruiz, Marcelino, v. 1, 663
Ruiz, Tristán, v. 1, 255
Ruiz y Chamorro, v. 2, 563
Rujel, Francisco, v. 2, 57
Ruso o Russo, Antonio, v. 2, 285
Russell, James, v. 1, 360, 384
Rutherford, Alejandro, v. 1, 305
Ruzo, Daniel, v. 1, 228
Ryan, reverendo, v. 1, 288

S

Saavedra, José M., (véase Morales Saavedra, José)
Saas, Carlos, v. 2, 626

Sabat, Juan Carlos, v. 1, 98
Sabine, Edward, v. 2, 547
Sabogal, Patricio, v. 2, 505
Saco, Demetrio, v. 1, 206
Sáenz, intendente, v. 2, 492
Sáenz, Baltazar, v. 1, 255
Sáenz, Carlos, v. 1, 292
Sáenz, Demetrio, v. 2, 562
Sáenz, Francisco, v. 2, 190, 251
Sáenz, Oliverio, v. 1, 89
Sáenz, Sabino, v. 1, 353
Sáenz Benavente, Pedro, v. 2, 53
Sáenz Peña, Roque, v. 1, 49, 58, 282
Saes, Enrique, v. 1, 163
Safriel, Eleodoro, v. 2, 58
Sagasti, Julio, v. 1, 88
Saint Pere, Julián, v. 2, 650
Sakamoto, H., v. 1, 288
Sal, José, v. 1, 172
Sala, padre Gabriel, v. 1, 613, 629, 644, 659, 662, 665, 666, 670, 673, 674, 677, 680, 691, 729, 757, 760, 763, v. 2, 644
Salamanca, Domingo, v. 1, 306
Salamanca, Gerónimo, v. 1, 206
Salas, Antonio, v. 1, 135, 345
Salas, Gregorio, v. 1, 353
Salas, Heraclio, v. 1, 264
Salas, Juan, v. 1, 353
Salas, Luis A., v. 1, 616
Salaverry, Felipe Santiago, v. 1, 762
Salaverry, Luis F., v. 1, 120, 133, 139, 343
Salaverry Alayza, Juan, v. 1, 92, 110, 119, 120, 122, 127, 130, 136, 138, 333, 336, 338, 342, 343, 346, 372, 557, v. 2, 205, 248, 466
Salaverry Salaverry, Ernesto, v. 1, 263, 275, 280, v. 2, 126, 127, 180
Salaverry Salaverry, Juan, v. 1, 263, v. 2, 126, 169
Salazar, Antonio, v. 1, 355
Salazar, Aparicio, v. 2, 170
Salazar, Daniel, v. 1, 162, 171, 349, v. 2, 57, 143, 144, 145
Salazar, Manuel, v. 1, 350
Salazar, Pedro, v. 1, 118, 121, 134
Salazar, Téofilo, v. 2, 147, 163
Salcedo, Cipriano, v. 2, 132
Salcedo, Francisco, v. 1, 476
Salcedo, José María, v. 1, 88, 189, v. 2, 269
Salcedo, Pantaleón, v. 2, 654, 655
Saldaña, Eusebio, v. 1, 163, 172, v. 2, 57
Saldías, Ernesto, v. 2, 167
Saldías, Eulogio, v. 1, 191, 404, 411, 601, v. 2, 93, 102
Salinas, Enrique, v. 1, 353
Salinas, Sebastián, v. 2, 592
Salisbury, marqués de, v. 1, 603
Salmón, José Luis, v. 2, 406
Salmón, Pablo, v. 2, 406
Salmón de la Jara, Federico, v. 1, 30
Salomón, Ricardo, v. 2, 633
Salt, José, v. 1, 350
Salvat, Julio, v. 1, 133, 343, 375
Salvatierra, José, v. 1, 255
Samamé Boggio, Manuel, v. 2, 584
Samamesid, Pedro, v. 2, 324
Samanez, Dionisio, v. 1, 613
Samanez Ocampo, David, v. 1, 755
Samanez Ocampo, José Benigno, v. 1, 30, 520, 611, 614, 616, 617, 618, 619, 620, 644, 654, 673, 737, 755, 756, 760, v. 2, 322, 348
Samanez Ocampo de Samanez, Consuelo, v. 1, 30, 616, 755
Sampe, Nicanor, v. 2, 167
San Cristóval, Evaristo, v. 1, 29, v. 2, 93, 120, 512
San Martín, Antonio, v. 2, 320
San Martín, Emilio, v. 1, 89
San Martín, José de, v. 2, 503
San Román, José, v. 1, 212
San Román, Luis, v. 2, 196
San Román, Manuel, v. 2, 196, 653
Sanabria, José, v. 2, 147, 163
Sánchez, Angel, v. 2, 650
Sánchez, Carlos, v. 1, 121
Sánchez, Francisco, v. 1, 306
Sánchez, José, v. 1, 118, 121, 134, 214, 350
Sánchez, Juan, v. 1, 118, 121, 134, 135, 345, 348
Sánchez, Manuel, v. 1, 349, 354, v. 2, 206
Sánchez, Máximo, v. 2, 167
Sánchez, Pablo, v. 1, 356
Sánchez, Pedro, v. 1, 172
Sánchez, Ponciano, v. 2, 563
Sánchez Calderón, Leopoldo, v. 1, 92, 94, 102, 117, 127, 136, 141, 333, 336, 338, 342,

369, 371, 374, 474, 476, 505, v. 2, 26, 196, 248, 251, 264
Sánchez Carrión, Eduardo, v. 1, 89
Sánchez Carrión, Ramón, v. 1, 109, 110, 159, 162, 171, 201, 349, 351, 487
Sánchez Fontecilla, v. 1, 68
Sánchez Lagomarsino, José, v. 1, 92, 401, 501, 548, 552, 556, 601, 607, 612, v. 2, 48, 446, 447, 465, 466, 469, 486, 633
Sandarín, Ernesto, v. 1, 255
Sandiman, Enrique, v. 1, 121, 135
Sandoval, Guillermo, v. 1, 214
Sanguinetti, Geraldo, v. 1, 444, 446
Sanguino, Antonio, v. 2, 283
Sanoni, José María, v. 1, 92
Sansoni, Francisco, v. 1, 188
Santa Ana, Francisco, v. 1, 172
Santa Cruz, Emilio, v. 2, 167
Santa Cruz, José María, v. 1, 306
Santa María, Domingo, v. 1, 99
Santa María, José, v. 2, 490
Santamaría, Justo, v. 1, 215
Santamaría Hidalgo, Romer, v. 1, 758
Santiago, Bernabé, v. 1, 118, 121, 134, 345
Santillán, José, v. 1, 264
Santillán, Manuel P., v. 2, 563
Santillán, Pedro, v. 1, 88, 92
Santillana, Gervasio, v. 1, 201, 208, 286, 349, 386, 435, v. 2, 41, 42, 49, 51, 56, 59, 71, 120
Santos, José M. de los, v. 1, 188
Sanz, Francisco, v. 1, 91, v. 2, 218, 468
Sanz, Miguel, v. 1, 304
Sanz, Toribio, v. 1, 197, v. 2, 408
Saona, Ernesto, v. 1, 215
Sappery, Alfredo, v. 1, 255
Sarmiento, José M., v. 1, 125, 133, 172, 343
Sarmiento, Rafael, v. 1, 343, v. 2, 143, 172
Sarmiento, Teodomiro, v. 1, 349
Sarrón, Francisco, v. 1, 163, v. 2, 58
Sauri, Alejandro, v. 1, 102, 142, 205, 206, 612, v. 2, 57
Savagnino, Juan B., v. 2, 324
Savery, Tomás, v. 2, 502
Schaffino, Santiago, v. 2, 323
Schenone, Juan B., v. 2, 283, 303
Scheuch, T., v. 1, 96, 100
Schnerib, Federico, v. 1, 350
Schroder y Cía., C. M., v. 2, 624
Schultze, A., v. 2, 620, 622
Schutte, Tomás, v. 1, 110, v. 2, 217, 283, 303, 326
Schweigger, Erwin, v. 2, 340, 347
Scoresby, Guillermo, v. 2, 547
Secada, Alberto, v. 1, 280
Secada, Francisco, v. 1, 72, v. 2, 144, 146
Secaqui, Juan, v. 2, 324
Sechenme, Juan B., v. 2, 320
Sechutto, Federico, v. 2, 321
Sedgwick, Tomás F., v. 2, 594
Sedillo, Carlos, v. 1, 344
Segre, David, v. 2, 485
Segura, Fidel, v. 1, 163
Seguín, Enrique, v. 2, 369, 406, 407
Seguín, Francisco, Luis y Miguel, v. 2, 406
Selaya, Gaspar, v. 1, 88
Seminario, v. 2, 406
Seminario, Edmundo, v. 2, 444
Seminario, Fernando, v. 2, 482
Seminario, Francisco, v. 2, 464
Seminario, José Félix, v. 1, 125, 142, 258, 473, 480, 558, v. 2, 206, 231
Seminario, Lucila, v. 2, 376
Seminario, Oswaldo, v. 2, 444
Seminario, Ricardo, v. 2, 411, 412, 413, 419, 420, 421
Seminario, Teodoro, v. 2, 444, 447, 482
Seminario y Váscones, Augusto, v. 2, 444, 471
Señoret, Manuel, v. 1, 304, 305
Seoane, Guillermo A., v. 2, 526
Sepúlveda, J. R., v. 2, 391
Serafino, Jacinto, v. 2, 167
Serra, J. B., v. 2, 624
Servat Hnos., agencia de aduana, v. 1, 444, 446
Sevilla, José, v. 1, 629
Sevillano, Manuel, v. 2, 59
Sharbs, Devis, v. 1, 163
Sharf, Carlos, v. 1, 708
Sharpe, Jorge, v. 1, 124, 130, 330, 331, v. 2, 309, 310, 626, 650
Shavó, Luis, v. 1, 347
Shentrom, Curt, v. 1, 692
Sifuentes, Eduardo, v. 2, 562
Sifuentes, Emiliano, v. 1, 356

Silgado, Enrique, v. 1, 280, 662
Silva, Fernando, v. 1, 348
Silva, Francisco, v. 1, 214, v. 2, 305
Silva, Gerardo, v. 1, 214
Silva, Juan, v. 2, 283
Silva, José Manuel, v. 1, 92, 239, 255, 352, v. 2, 205
Silva, Julio, v. 1, 352
Silva, Luis F., v. 2, 147
Silva, general Pedro, v. 2, 384, 389, 397
Silva, Pedro, v. 1, 344
Silva, R., v. 2, 239
Silva, Remigio B., v. 2, 409
Silva Palma, Alberto, v. 1, 306
Silva Rodríguez, José María, v. 1, 493
Simpson, Francisco, v. 1, 134, 343
Simpson, Roberto, v. 1, 310
Smith, v. 2, 502
Smith, Alberto, v. 1, 280
Smith, Carlos, v. 2, 170
Smith, John, v. 2, 153
Smith, J. H., v. 2, 625
Smith, William H., v. 1, 466, 567
Snitrer, Angelo, v. 2, 322
Sobral, José María, v. 2, 231, 232, 239
Sócola, Custodio, v. 1, 189
Soich, Jorge, v. 2, 322
Sol, José, v. 1, 344
Solano, José, v. 1, 255
Solano, Manuel, v. 1, 117, 163
Solar, Amador del, v. 2, 464
Solar, Enrique del, v. 2, 347
Solar, Eugenio del, v. 1, 280, v. 2, 69, 80
Solar, Juan Francisco del, v. 2, 239
Solar, Julio, v. 1, 355
Solar, Luis F. del, v. 2, 301
Solar, Pedro Alejandrino del, v. 1, 605, v. 2, 251, 464
Solar, Vicente del, v. 2, 97, 444
Solari Hnos., v. 2, 624
Solari, Rafael, v. 2, 305
Soler, Eduardo, v. 1, 344
Solf y Muro, Alfredo, v. 2, 93, 120
Solimano y Hno., M., v. 1, 447
Solis, Teodoro, v. 1, 173
Sologuren, José Ignacio, v. 1, 133, 343, 346
Sologuren, Juan, v. 1, 139
Sologuren, Manuel, v. 1, 89
Soqui, Esteban de, v. 2, 366
Sores, pirata, v. 2, 507
Soria, Antonio, v. 1, 117
Soria, José, v. 1, 134, 344
Soria, Juan, v. 1, 121
Soti, Juan, v. 1, 135
Sotil, José M., v. 2, 170
Sotil, Manuel S., v. 1, 690, 711, v. 2, 103
Sotillo, Guillermo, v. 1, 163
Soto, Clodomiro, v. 1, 46, v. 2, 615
Soto, Eduardo, v. 2, 429
Soto, Fabio, v. 2, 170
Soto, Francisco, v. 2, 170
Soto, José, v. 1, 134, 344
Soto, Juan, v. 1, 345
Sotomayor, Adrián, v. 2, 58
Sotomayor, José, v. 1, 348
Sotomayor y Vigil, Federico, v. 2, 226, 227, 229, 239, 367
Southwell, Carlos, v. 2, 502
Souza, Antonio P. de, v. 2, 563
Souza, Manuel F. de, v. 2, 563
Soyer, Germán, v. 1, 162
Speciani, v. 2, 653
Speedie, D. G., v. 1, 544
Spiers, Guillermo, v. 1, 133, 139, 213, 343
Sprogooth, Roberto, v. 1, 349
Stark, Robert, v. 2, 79, 80, 120
Stemichote, Jorge, v. 2, 324
Stevens, Gualterio, v. 2, 502
Stevenson, Thomas, v. 1, 348
Stierlen, v. 2, 624
Stiglich, Germán, v. 1, 213, 292, 611, 655, 669, 682, 697, 704, 712, 762, 764, 765, 766, v. 2, 368, 406, 551
Stockflett, Enrique, v. 1, 306
Strangelo, Jorge, v. 2, 305
Stromndorper, E., v. 1, 97
Stuart, Robert, v. 1, 183
Stuchrad, H. von, v. 2, 650
Stura, Antonio Hilario, v. 2, 324
Stuya, Antonio, v. 2, 305, 322
Styth, Mr., v. 1, 288
Suárez, Antonio D., v. 2, 563
Suárez, Belisario, v. 1, 72, v. 2, 181, 279
Suárez, Claudio José, v. 2, 460, 571, 577, 578,

579
Suárez, Enrique, v. 2, 239
Suárez, Fabio, v. 1, 264
Suárez, Felipe, v. 1, 94
Suárez, Manuel, v. 1, 135, 172
Suárez, armador Manuel, v. 2, 285
Suárez, coronel Manuel, v. 2, 391
Suárez, Manuel Esteban, v. 1, 93, 557, v. 2, 204
Suárez, Manuel V., v. 1, 354
Suárez, Nicolás, v. 1, 654, 656, 760
Suárez, Pedro Federico, v. 1, 88
Suárez, Roberto, v. 1, 710
Suárez, Ruperto, v. 2, 323
Suárez y B., Sixto, v. 2, 285, 320
Suárez Lacroix, Joaquín, v. 2, 235, 239
Sucre, Antonio José de, v. 2, 60, 69
Suito, v. 2, 653
Suiter, Angelo, v. 2, 320
Sulmont, Denis, v. 2, 655
Supro, Juan, v. 2, 321
Swan, C. Hunter, v. 1, 364
Swayne, Enrique, v. 1, 444, 446, v. 2, 624
Sweeflove, José, v. 1, 214
Symington, v. 2, 502

T

Taboada, Emilio, v. 1, 93
Taboada, Federico, v. 1, 292, v. 2, 103
Taboada, Juan E., v. 1, 120, 126, 130, 138, 142, 244, 343, 394, 511, v. 2, 424
Taboada y Lemus, Gil de, v. 2, 502
Tafur, Gaspar, v. 2, 470, 482
Tafur, Juan, v. 1, 282, v. 2, 239
Tafur, Manuel, v. 2, 389
Tafur, Máximo, v. 2, 389
Tagle, Victor M., v. 1, 94
Tamahuana, Esteban, v. 1, 348
Tamayo, Augusto, v. 1, 670, 763, v. 2, 512
Tamayo, Manuel, v. 1, 188
Tangüis, Fermín, v. 2, 595
Tapia, Adrian, v. 1, 135
Tapia, Enrique A., v. 2, 239
Tapia, Mariano, v. 1, 90
Tapia, Pedro, v. 2, 285, 305, 322
Tarramaso, Andrés, v. 2, 320, 324
Tarrela, Maximiliano, v. 2, 320
Tasa, Tiburcio, v. 1, 680
Tauro del Pino, Alberto, v. 1, 29, v. 2, 511
Taylor, Walker, v. 1, 108, 162, 172
Teed, T. M., v. 1, 691
Tealdo y Pen, v. 2, 624
Tejada, Belisario, v. 2, 147
Tejada, Elías, v. 2, 58, 145
Tejada, José María, v. 2, 53, 57
Tejada, Luis, v. 1, 520
Tejerina, Serapio, v. 1, 93, 280
Tellería, Francisco, v. 2, 592
Tellería, José L. de, v. 2, 320
Tellería, Julio, v. 1, 92, 476
Telles, Alberto H., v. 2, 390
Tello, Agustín, v. 2, 147, 163
Templemann Bergman y Cía., v. 1, 559
Tennyson, C., v. 1, 288
Terry, Francisco, v. 1, 89, 93
Terry, Tadeo, v. 1, 533
Teschera, Cristóbal, v. 2, 322
Testa, Sebastián, v. 2, 320
Teves, Julio, v. 1, 156, v. 2, 58
Thomson, Alberto, v. 1, 135, 345
Thorndike, Ernesto, v. 2, 617
Thorndike, Juan I., v. 1, 500, 546, 551, 553, 556, 612, v. 2, 649
Thorne, Enrique, v. 2, 239
Thorne, Rollin, v. 2, 41, 120, 239
Thornicroff y Cía., John, v. 1, 722
Tirado, Carlos, v. 1, 282
Tirado, José M., v. 1, 213, 282, 355, 356, v. 2, 60, 170, 233, 239
Tirado, Manuel F., v. 1, 213, v. 2, 69
Tita, Vicente, v. 2, 305, 323
Tizón, Amaro G., v. 1, 91, 94, 175, 558, v. 2, 71, 72, 184, 188, 196, 198, 206, 251, 252, 316, 398
Tizón, Carlos B., v. 1, 130, 138, 205, 253, 343, 349, v. 2, 247
Tizón, Honorato G., v. 1, 92, 507, 557, v. 2, 137, 139, 140, 145, 204, 647
Tizón, Juan Antonio, v. 1, 280, v. 2, 235, 239
Tizón, Rómulo G., v. 1, 92, 155, 156, 487, 508, 557, v. 2, 51, 57, 73, 77, 175, 176, 426
Tizón y Bueno, Ricardo, v. 1, 613
Tolmos, Delmace Moner, v. 1, 398
Tordoya, Pedro José, v. 1, 197, v. 2, 408

Toro, Policarpio, v. 1, 306
Torre, Baltazar la, v. 1, 650, 657
Torre, Carlos la, v. 1, 89
Torre, Elías la, v. 1, 630, v. 2, 93, 120
Torre, José A. la, v. 1, 534, 535, 536
Torre, Juan José de la, v. 1, 304
Torre, Leonídas de la, v. 2, 128, 167
Torre, Manuel C. de la, v. 2, 382
Torre Tagle, marqués de, v. 2, 406
Torre Ugarte, Daniel de la, v. 1, 88
Torres, Andrés, v. 2, 562
Torres, Alejo, v. 1, 215
Torres, Domingo, v. 1, 213
Torres, Juan, v. 1, 215
Torres, Juan M., v. 1, 682, 694, 764
Torres, Pedro, v. 1, 350
Torres, Santos, v. 1, 214
Torres, Vicente, v. 2, 562
Torres Aguirre, imprenta, v. 1, 100, 101, 757, v. 2, 406
Torrico, Rufino, v. 1, 72, 149, 208, 425, 464, 550, 558, 567, v. 2, 28, 276, 485
Torrico, Santiago, v. 1, 93
Torrico, Teodosio H., v. 1, 510
Tosso, Alfredo, v. 2, 303
Tosso, Felipe, v. 2, 323
Tovar, Agustín, v. 1, 510, 550, 553, 717, v. 2, 148, 151, 152, 166, 185
Tovar, Manuel, v. 2, 272
Tramarría, Mariano, v. 2, 406
Traverso, Agustín, v. 1, 355
Trefogli, Talleri, v. 2, 625
Treneman, Richard, v. 1, 255
Trigoso, José, v. 1, 348
Trinidad, Juan de la, v. 2, 324
Trippoli, Nicolás, v. 2, 322
Tristán, Francisco, v. 1, 88
Trucios, Ponciano, v. 1, 188
Trujo, Manuel, v. 1, 244
Truyenque, Daniel, v. 1, 616
Truyenque, Dionisio, v. 1, 616
Tucker, John Randolph, v. 1, 614, 736
Tudela, A., v. 2, 239
Tudela, José M., v. 2, 233, 235, 239
Tudela, Manuel, v. 1, 282, v. 2, 93
Tutusima, Nicolás, v. 1, 697
Turchi, Tulio, v. 2, 648
Tweddle, Herbert, v. 2, 600

U

Uceda, Benjamín, v. 2, 170
Ugalde, v. 1, 657
Ugarte, Alfonso, v. 2, 389
Ugarte, Andrés, v. 2, 389
Ugarte, César Antonio, v. 1, 37
Ugarte, Enrique, v. 1, 214
Ugarte, Manuel E., v. 1, 213, 239, 244, 292, 343, 352, v. 2, 227, 239, 425
Ulloa, Alberto, v. 2, 448, 449, 472, 483
Ulloa, Manuel, v. 1, 215, 713
Unánue, Hipólito, v. 1, 756, v. 2, 406
Ureta, Gaspar, v. 1, 93
Urrutia, José Félix, v. 1, 106, 109, 142, 497, 558, v. 2, 206
Urrutia, Tomás, v. 2, 163, 167
Usaveaga, Juan, v. 1, 321
Usborne, v. 2, 512

V

Vaca Diez, Antonio, v. 1, 656
Vakulski, ingeniero, v. 1, 606
Valcárcel, Federico, v. 1, 215
Valcárcel, Juan, v. 2, 58
Valcárcel, Mariano, v. 2, 239
Valcárcel, Nicolás, v. 2, 444
Valdelomar, Juan, v. 1, 353
Valderrama, Manuel, v. 1, 93, 133, 343, v. 2, 191, 198
Valderrama, Mauro, v. 2, 577
Valdez, Alberto, v. 2, 140
Valdez Lozano, Zacarías, v. 1, 647, 758, 759, 760
Valdivia, Alejandro, v. 1, 292
Valdivia, Ignacio, v. 2, 167
Valdivia, Pedro, v. 2, 506
Valdivieso, Francisco, v. 2, 233, 235, 239, 409
Valdivieso, Juan A., v. 1, 92, v. 2, 169
Valdizán Gamio, José, v. 1, 80, 103, 695, v. 2, 363, 366, 406
Valega, Federico, v. 1, 282
Valega, José, v. 2, 235, 239
Valega, Tomás, v. 1, 444, 446, v. 2, 305

Valenzuela, Eduardo, v. 1, 306
Valenzuela, Florencio, v. 1, 306
Valenzuela, Manuel Jesús, v. 2, 654
Valladares, Emilio, v. 1, 120, 125, 130, 139, 244, 343, 375, 384, v. 2, 425
Valladares, Pedro, v. 1, 188, 355, 367, 384
Valle, Aurelio, v. 2, 163, 167
Valle, Heraclio, v. 1, 350, v. 2, 57, 145
Valle, Manuel María del, v. 2, 523
Valle, Pedro, v. 1, 616
Valle Riestra, Alberto, v. 2, 239
Valle Riestra, Manuel, v. 1, 89
Valle Riestra, Miguel, v. 2, 190, 251
Valle Riestra, Ramón, v. 1, 91, v. 2, 229, 231, 235, 239, 248, 574, 646
Valle Riestra, A. de F. Ramón, v. 2, 250
Vallejo, profesor, v. 2, 49
Vallejos, Camilo, v. 1, 669, 682, 763
Vallejos, Silvestre, v. 1, 282
Valverde, Miguel, v. 2, 265
Valverde, Santiago, v. 1, 97
Valverde, Simón, v. 2, 59
Vandin, pirata, v. 2, 507
Varas, Emilio, v. 2, 516
Varea, Leonardo V., v. 1, 535
Varela, Enrique, v. 2, 199
Varela, Fernando, v. 1, 172
Varela, Germán, v. 1, 350, v. 2, 58
Varela, José R., v. 2, 145
Varela Villarán, Luis, v. 1, 282
Varese, Stefano, v. 1, 759, v. 2, 645
Vargas, Alberto, v. 1, 347, v. 2, 204
Vargas, Francisco, v. 1, 355
Vargas, Isidro, v. 2, 55
Vargas Caballero, Luis Ernesto, v. 1, 30
Vargas Fano, Américo, v. 1, 755
Vargas Quintanilla, Juan, v. 1, 206
Vasallo, David, v. 2, 53, 57
Vásquez, Eusebio, v. 1, 348
Vásquez, Fructuoso, v. 2, 562
Vásquez, José, v. 2, 323
Vásquez, José María, v. 2, 390
Vásquez, Juan, v. 1, 89
Vásquez, Manuel, v. 1, 215, v. 2, 235
Vásquez, Máximo, v. 1, 630, v. 2, 216
Vásquez, Miguel, v. 1, 188
Vásquez, Rubén, v. 2, 73, 147, 163
Vásquez de Velasco, Manuel, v. 2, 239
Vega, Abelardo, v. 1, 353
Vega, Ezequiel, v. 2, 368
Vega, Darío, v. 1, 356
Vega, Manuel, v. 2, 57
Vega, Visitación, v. 1, 680
Vegas García, Manuel I., v. 1, 82, 103, 285, 318, 385, 400, 713, 766, v. 2, 82, 106, 124, 133, 136, 328, 354, 405, 512
Vela, Otoniel, v. 1, 748
Velarde, Carlos A., v. 1, 278, 764
Velarde, Hernán, v. 2, 51
Velarde, Isaac, v. 1, 616
Velarde, Jorge, v. 1, 89, v. 2, 381, 392
Velarde, Manuel, v. 1, 605, v. 2, 190, 465
Velasco, Aurora, v. 1, 646, 758
Velásquez, Virgilio, v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Veliz, Claudio, v. 2, 326
Veliz, Juan, v. 2, 167
Venegas, Carlos, v. 2, 140
Venegas, Roberto, v. 2, 140
Venegas, Wenceslao, v. 1, 582, v. 2, 305, 650
Ventura, Miguel, v. 1, 264
Ventura, Pedro C., v. 2, 77, 79, 93, 120, 167, 178
Vera, Manuel, v. 1, 121, 134, 163, 172
Vera, Ricardo, v. 1, 89
Vera Jiménez, Enrique, v. 2, 93
Vera Tudela, Modesto, v. 2, 648
Vergara, Modesto de, v. 2, 320
Vernal, Mariano, v. 2, 391
Verneuil, A. de, v. 2, 625
Vértiz, v. 2, 406
Vértiz, Federico, v. 1, 173
Vespa, Salvador, v. 2, 285
Vial, Ricardo, v. 2, 58, 145
Vial Solar, Javier, v. 1, 68, 100
Viale, Manuel, v. 2, 147, 163
Vicente, Ramón, v. 1, 680
Vickers, James, v. 2, 235, 239
Vickers, Williams, v. 1, 24, 285, 288, 289, 349, v. 2, 373
Vicuña, Luis, v. 2, 59
Vicuña Mackenna, Benjamín, v. 2, 402
Vicuña Fuentes, Carlos, v. 1, 99
Vidal, Aniceto, v. 1, 173
Vidal, Carlos M., v. 2, 390
Vidal, Napoleón R., v. 2, 390

Vidal, Saturnino, v. 1, 214
Vidotto, Giovanni, v. 2, 324
Vidulich, Domingo, v. 2, 324
Viel, Benjamín, v. 2, 382
Viellerobe, M., v. 1, 692
Vierau, Julio, v. 1, 630
Vieros, Manuel, v. 2, 323
Viganego, B., v. 2, 425
Vigil, Arístides G., v. 1, 92, v. 2, 48
Vigil Ruiz y Cía., v. 1, 719
Viggors, Jorge A., v. 2, 617
Vila, Julio C., v. 1, 625, v. 2, 93
Vildoso, Dionisio, v. 1, 282
Vilela, Ramón, v. 1, 353
Villa, Julio C., v. 2, 120
Villa, Juan, v. 1, 188
Villacorta, Catalino, v. 2, 562
Villacorta, Emilio, v. 2, 562
Villagrón, Eleodoro, v. 1, 69
Villalobos, Fidel, v. 1, 350, v. 2, 58
Villalta, Juan S., v. 1, 682, 683, 684, 696, 764
Villalta, Miguel, v. 2, 58, 145
Villamón, Froilán, v. 1, 282
Villanueva, Francisco, v. 1, 189
Villanueva, Pablo, v. 1, 95, 98, 688, 756
Villanueva, Paulino, v. 2, 77, 146, 167
Villanueva, Sergio, v. 1, 264, 355
Villanueva, Vicente, v. 2, 147
Villar, Belisario, v. 1, 94
Villar, Leonardo, v. 1, 630
Villar, Manuel, v. 1, 71, 91, 125, 557, v. 2, 188, 195, 248, 409, 491
Villarán, Arturo, v. 1, 109, 162
Villarán, Héctor, v. 1, 89
Villarán, José, v. 1, 282, v. 2, 234, 235, 239
Villarán, Luis Felipe, v. 1, 60, v. 2, 239, 251, 456, 470, 505
Villarán, Manuel Vicente, v. 1, 60
Villarreal, Federico, v. 1, 29, 645, v. 2, 93, 120, 407, 512, 536
Villavisencio, Alfredo, v. 1, 349
Villavisencio, Dimas, v. 1, 239, 244, 352, v. 2, 60, 75, 82, 182, 425, 436
Villavisencio, Grimaldo, v. 1, 171, 347
Villavisencio, alférez Manuel, v. 1, 255, 292, v. 2, 433
Villavisencio, Manuel A., v. 1, 23, 43, 79, 91, 167, 171, 175, 179, 192, 239, 256, 279, 285, 347, 348, 352, 354, 381, 389, 510, 607, 717, v. 2, 26, 59, 62, 103, 106, 107, 120, 166, 191, 214, 215, 238, 252, 292, 318, 319, 368, 406, 407, 450, 464, 486
Villavisencio, Mauro, v. 2, 69
Villegas, Aníbal, v. 2, 484
Villegas, Segundo, v. 1, 163
Villena, Benigno, v. 1, 611
Villón, Salvador, v. 2, 59
Vinces, Alejandro, v. 2, 106, 124
Viñas, Manuel A., v. 1, 630
Visher, Alejandro, v. 1, 444, 446
Vitaliano, Angel, v. 2, 167
Vivanco, Andrés, v. 2, 139
Vivanco, Felipe, v. 1, 319, 321
Vivanco, Manuel J., v. 2, 69
Vizcarra, Emilio, v. 2, 419, 420
Voto Bernales, Germán, v. 1, 684

W

Wade, William, v. 1, 213, 349
Wagner, Raúl, v. 2, 485
Wardle, Arthur, v. 2, 326
Wart, John, v. 1, 172
Washington, Jorge, v. 2, 401
Watson, Carlos, v. 2, 229, 239
Weiss, Carlos, v. 2, 624, 650
Welche y Cía., v. 1, 519, 611, 724, 727, 747, v. 2, 256
Welche, Thomas, v. 1, 760
Wells, Martín B., v. 2, 650
Welsch, G., v. 2, 625
Wesselhopt, Juan, v. 2, 320
Westlake, William, v. 1, 353
Whertherman, Arturo, v. 1, 614, 630, v. 2, 585
White, William, v. 1, 189, 191, 363
Wiese, Claudio, v. 1, 282, v. 2, 233, 235, 239, 505
Wiesse, Carlos, v. 2, 59, 71, 385, 512
Wilkes, Charles, v. 2, 552
Wilkins, Tomás J., v. 1, 142, 149, 369
Williams, Charles, v. 1, 134, 344
Williams, Juan, v. 1, 134, 344
Wilson, profesor, v. 2, 49
Wilson, Arturo, v. 1, 305, 306

Wilson, Carlos W., v. 1, 201
Wilson, Enrique, v. 1, 353
Wilson, George G., v. 1, 602, 603, 604
Wilson, Guillermo, v. 1, 356
Wilson, James, v. 1, 134
Wilson, Pedro, v. 2, 323
Winffel Rios, Gloria, v. 1, 31
Winstanley, Guillermo, v. 2, 49, 53, 57, 67, 120
Wisken, Wolltan, v. 1, 347
Wolan, Alfredo, v. 1, 348
Wolff, Luis, v. 1, 624, 711, 757, 761
Wood, Thomas, v. 1, 351
Woolridge, O., v. 2, 540

Y

Yanela, Wenceslao, v. 2, 490
Yarlequé, Manuel, v. 2, 407
Yarrow, astilleros, v. 1, 400
Ybásola, Santiago, v. 1, 172
Yepes del Castillo, Ernesto, v. 1, 97, v. 2, 569, 583, 614, 651, 652
Yépez, Carlos, v. 1, 215
Yescas, Manuel, v. 1, 215
Yessup, Eduardo, v. 2, 444, 482
Yorzo, Luis M., v. 2, 267
Yoshida, S., v. 1, 288
Yoza, Leonídas, v. 1, 215
Yulfo, Rafael, v. 1, 536
Yurisich, Antonio, v. 2, 305

Z

Zagaceta, Carlos, v. 1, 682
Zagal, Enrique Ulises, v. 1, 94
Zambelli, Manotti, v. 1, 351
Zambrano, Manuel, v. 1, 157
Zanutelli Rosas, Manuel, v. 1, 29, v. 2, 490, 507, 508, 511, 512
Zapata, Ernesto, v. 2, 239
Zapata, Gaspar, v. 2, 648
Zapata, Guillermo, v. 1, 350, v. 2, 58, 145
Zapata, Manuel, v. 1, 255, 348
Zapatel, Federico, v. 1, 558, v. 2, 206
Zapatel, Félix, v. 1, 353
Zapatel, Fidel, v. 1, 682
Zapill, Eleodoro, v. 1, 350, v. 2, 145
Zaput, Mateo, v. 1, 444, 446
Zárate, José, v. 1, 353
Zavala, Arturo, v. 1, 292, v. 2, 108
Zavala, Epifanio, v. 1, 345, 350, v. 2, 57
Zavala, José Aniceto, v. 1, 93, 155, 426, 506, 557, v. 2, 206
Zavala, Julio, v. 1, 214
Zavala, Manuel, v. 1, 709
Zavala, Rodolfo, v. 2, 93, 120
Zavala, Santiago, v. 2, 384, 388
Zavala y Zavala, Manuel, v. 2, 216
Zavala y Zavala, Nicolás, v. 1, 213, 669, 697, 699, 718, 723, 754
Zazzali, Pedro, v. 2, 58, 145
Zevallos, Ezequiel, v. 2, 214
Zevallos, Faustino, v. 2, 147, 163, 167
Zitor, v. 2, 655
Zubiaga, coronel, v. 2, 391
Zúñiga, hacendado, v. 1, 653
Zúñiga, José, v. 1, 255