HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República 1906 a 1919

Percy Cayo Córdova

Tomo XIII



*H*ISTORIA

La República

MARÍTIMA DEL PERÚ

1906 a 1919 / *TOMO XIII*

Percy Cayo Córdova

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

LIMA-PERÚ 2009

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos tiene la profunda satisfacción de presentar el tomo XIII de la Historia Marítima del Perú: La República 1906 a 1919, *cuyo autor es el distinguido historiador doctor Percy Cayo Córdova, cuya relación con esta casa viene de larga data. El doctor Cayo se incorporó como Miembro de Número del Instituto el 10 de junio de 1982. Sin embargo, ya había estado ligado a él desde los tempranos años de 1966, cuando realizó trabajos de investigación para la Primera Parte de la* Historia Marítima del Perú *en los más importantes repositorios de la Madre Patria, como el Archivo General de Indias de Sevilla, Archivo General de España en Madrid, Biblioteca Real de Madrid, Biblioteca de la Real Academia de la Historia y Museo Naval de Madrid.*

Desde el año 1975 se unió al equipo de investigación para escribir la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, *bajo la coordinación del vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. Es coautor, junto con Raúl Palacios Rodríguez y Héctor López Martínez, del Tomo IX, volumen 1 de la* Historia Marítima del Perú: La República – 1870 a 1876.

La obra que ahora presentamos es el fruto del minucioso y exhaustivo trabajo de este lúcido historiador, en el que nos ofrece un estudio especialmente rico, erudito, y en muchos caso inédito, de esa difícil etapa de la posguerra en que el Perú, con extraordinaria esfuerzo se sobreponía de sus quebrantos para definir la presencia de nuestro país en un lugar digno de la comunidad de naciones. Recrea la laboriosa tarea de los presidentes Pardo, Leguía y Benavides y el extraordinario cuerpo de diplomáticos que los acompañó en este empeño, así como a definir las fronteras con nuestros vecinos países, espinoso y difícil tema aún pendiente desde la Emancipación y el inicio de la República. Des-

cribe con gran solvencia, fruto de su profundo conocimiento, el arduo camino recorrido por nuestra diplomacia para resolver los límites con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile, tema que concitaba entonces el interés de la América y España, especialmente el referido a la devolución de las provincias cautivas Tacna y Arica. Asimismo, resultan brillantes y reveladores los capítulos en los que trata sobre la política interna y el afianzamiento del Perú como nación.

Fueron largos años de investigación y trabajo, al final de los cuales la mermada salud del doctor Cayo pareció ganar la partida, empero, su entereza y sentido del deber, así como el apoyo incondicional de los historiadores amigos miembros del Instituto permitieron que la obra llegara con éxito a su fase final. El doctor Humberto Leceta Gálvez, el contralmirante Jorge Parra del Riego Endara, el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo y la historiadora Alicia Castañeda Martos, colaboraron en específicos aspectos navales y marítimos, así como en la revisión y ordenamiento general de los originales, a cargo de la señora Castañeda. La revisión final del trabajo ha estado a cargo de la historiadora señora Rosario Calmet Aranguren.

El doctor Percy Cayo Córdova nos dejó el 14 de octubre del año 2004, no sin antes poner en nuestras manos su obra, por lo que compromete nuestra eterna gratitud y reconocimiento por este valioso aporte a la historiografía nacional.

Contralmirante (r)
MELITÓN CARVAJAL PAREJA
Presidente del
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Índice

	Pag.
PRIMERA PARTE	
LA ESCENA MUNDIAL Y LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y NAVAL	27
CAPÍTULO I	
EL MUNDO MARÍTIMO DEL PERIODO	27
A. Situación internacional desde principios del siglo XX hasta la Primera Guerra Mundial	27
B. Estados Unidos y el escenario del Pacífico	33
1. Visitas de las escuadras norteamericanas	35
C. La Actividad marítima	44
D. Arquitectura y construcción naval	47
E. Economía marítima mundial	52
F. El Canal de Panamá. Su importancia para el Perú	55
NOTAS AL CAPÍTULO	71
CAPÍTULO II	
LA ACTIVIDAD NAVAL MUNDIAL	77
A. El pensamiento naval de la época	77
B. Los nuevos conceptos de la guerra naval	81
C. Avances tecnológicos del periodo	89
NOTAS AL CAPÍTULO	95
CAPÍTULO III	
LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL	97
A. Aspectos generales. Su influencia	97

Pag.

B. El Perú y la Gran Guerra 99
C. La marina mercante peruana y el caso de la *Lorton* 107
D. Los buques alemanes capturados 112

NOTAS AL CAPÍTULO 117

SEGUNDA PARTE
EL PERÚ DURANTE LA REPÚBLICA ARISTOCRÁTICA 119

CAPÍTULO IV
LA POLÍTICA INTERNACIONAL ENTRE 1906 Y 1919 119
A. Situación internacional del Perú respecto
a los países vecinos 119
1. Arica y Panamá 132
2. Un Protocolo antiperuano 133
B. Segunda Conferencia Panamericana de México - 1901 135
C. Bolivia pierde el Acre. Dificultades con Brasil 138
D. Acuerdo boliviano-chileno de 1904 141
E. Tercera Conferencia Interamericana: Rio de Janeiro – 1906 143
F. Cuarta Conferencia Panamericana: Buenos Aires – 1910 144
G. Avances de la "Chilenización" hasta 1910 145
H. Tratados de 1909 con Brasil y con Bolivia 146
1. El tratado de 1909 con Brasil 152
I. El pretendido acuerdo Valera – Hunneus 162
J. Eastman contra el Perú desde Quito 169
K. El Comisario Regio Ramón Menéndez Pidal 172
L. Un intento de partición de Tacna 183
LL. El Congreso Bolivariano en Caracas - 1911 186
M. En los días del conflicto con Colombia: julio de 1911 191
N. Una temeraria iniciativa chilena 197
O. La esperanza Wilsoniana 200

NOTAS AL CAPÍTULO 202

CAPÍTULO V
EL PROCESO ECONÓMICO ENTRE 1906 Y 1919 227
A. El periodo anterior: la Reconstrucción Nacional
y la reestructuración económica 227
B. De 1906 a la Primera Guerra Mundial 232
C. Entre 1914 y 1919: segundo ciclo económico 241

NOTAS AL CAPÍTULO 258

ÍNDICE

	Pag.
CAPÍTULO VI	
EL PROCESO POLÍTICO	263
A. La República Aristocrática	263
B. La segunda mitad de la gestión de José Pardo	266
C. El primer gobierno de Augusto B. Leguía	267
D. La truncada administración de Guillermo Billinghurst	277
E. El interregno de Óscar R. Benavides	286
F. El retorno de José Pardo	288
G. El proceso electoral de 1919. Leguía presidente	291
NOTAS AL CAPÍTULO	292
CAPÍTULO VII	
LOS ASPECTOS SOCIALES	295
A. Las organizaciones gremiales	295
B. Un precursor laboralista: Luis Miró Quesada de la Guerra	298
C. La ley de Accidentes de Trabajo	301
D. La jornada de Ocho Horas	303
1. La huelga de mayo de 1904	303
2. Las ocho horas para los jornaleros del Muelle y Dársena del Callao	306
3. La extensión de la jornada de las ocho horas: enero de 1919	307
NOTAS AL CAPÍTULO	311
TERCERA PARTE	
LA ACTIVIDAD MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE	315
CAPÍTULO VIII	
EL LITORAL Y SUS RECURSOS. ESTUDIOS HIDROGRÁFICOS	315
A. Explotación de los recursos marinos	315
1. La pesca	315
1.1 Pesca con dinamita	323
2. Caza de lobos	324
3. Tortugas	325
4. Ballenería	325
5. Moluscos y crustáceos	327
6. Perlas	327
7. El guano	328
B. La Compañía Administradora del Guano	332
1. Organización de la Compañía	333
2. Evaluación de los recursos naturales	334
3. Dos problemas: la extracción y el transporte y distribución	336

Pag.

3.1 La extracción y los problemas con la Peruvian Corporation 336
3.2 El problema del transporte y la distribución 339
4. Estabilización de la compañía (1915 - 1930) 342
C. La Comisión Hidrográfica (1903 - 1915) 342
D. El Derrotero de la Costa del Perú 350

NOTAS AL CAPÍTULO 353

CAPÍTULO IX
INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL 359
A. Los Puertos mayores y menores. Caletas 359
B. Capitanías de puerto 400
C. Faros y ayudas a la navegación 415
D. Aduanas y agentes de aduana 422
E. La gente de mar 425
F. La Construcción naval 436

NOTAS AL CAPÍTULO 439

CAPÍTULO X
COMPAÑÍAS NAVIERAS, RUTAS Y TARIFAS 447
A. La Compañía Peruana de Vapores y Dique Seco del Callao 447
1. El transporte *Iquitos* 462
2. La incorporación del *Mantaro, Pachitea* y *Urubamba* 467
B. Otras compañías nacionales y buques sueltos 478
C. Compañías navieras extranjeras 479
D. Las tarifas 502
E. Otras gentes vinculadas al mar 503

NOTAS AL CAPÍTULO 508

CAPÍTULO XI
DEPORTES Y RECREACIÓN NÁUTICOS 515
A. Deportes náuticos 515
B. Balnearios de Lima 520
1. La Punta: Carnavales 520
2. El Callao 522
3. Chorrillos 523
4. La Herradura 524
5. Barranco 531
6. Miraflores 532
7. Ancón 532
8. Baños de mar 533

ÍNDICE

	Pag.
NOTAS AL CAPÍTULO	535
CAPÍTULO XII	
LAS ACTIVIDADES FLUVIALES Y LACUSTRES	537
A. La actividad fluvial. El puerto mayor de Iquitos. Otros puertos	537
1. La cuenca del Amazonas	537
2. La cuenca del Madre de Dios	549
B. Exploraciones, estudios hidrográficos y proyectos para la Amazonía	553
C. La actividad lacustre. El puerto mayor de Puno	558
NOTAS AL CAPÍTULO	562
CAPÍTULO XIII	
LOS ESCÁNDALOS DEL PUTUMAYO	565
A. El escenario y los recursos. Los actores	565
B. La producción del caucho y los métodos de trabajo. La productividad, intereses y grupos de presión	568
C. Denuncias sobre explotación y crímenes o historia del proceso	572
D. El Putumayo y el Caquetá, o la disputa diplomática peruano-colombiana	581
E. El combate de La Pedrera	583
NOTAS AL CAPÍTULO	601
CUARTA PARTE	
LA ACTIVIDAD NAVAL	603
CAPÍTULO XIV	
POLÍTICA NAVAL	603
A. Situación naval en Sudamérica	603
B. La influencia extranjera en el pensamiento naval peruano. La *Revista de Marina*	606
C. La Misión Naval Francesa	611
D. El concepto estratégico de la época para la Marina	623
1. Peligrosa inactividad de la escuadra entre 1913 y 1914	627
E. El presupuesto de la Marina	630
1. Las raciones de la escuadra	633
2. Aumento de partidas navales en 1908	636
3. El presupuesto de 1912, el prorrogado de 1913 y siguientes	637

Pag.

F. El proyecto de creación del Ministerio de Marina de 1908 642

ANEXO I COMPOSICIÓN DE FUERZAS NAVALES SUDAMERICANAS AL INICIO DEL AÑO 1906 647
ANEXO II "CRÓNICA NACIONAL".- MINISTERIO DE MARINA 655
ANEXO III RELACIÓN CRONOLÓGICA DE LOS MINISTROS DE GUERRA Y MARINA 1906-1919 657

NOTAS AL CAPÍTULO 658

CAPÍTULO XV
ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN NAVAL 663
A. La Dirección de Marina 666
B. El Estado Mayor General de Marina 667
C. La Comandancia Principal de las Milicias Navales 678
D. El Consejo Superior de Marina 680
E. La Intendencia de Marina 682
F. Los servicios de comunicaciones 684
G. La Sanidad naval 688

ANEXO INFORME DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA CARLOS BORDA 692

NOTAS AL CAPÍTULO 739

CAPÍTULO XVI
EL PERSONAL DE MARINA 741
A. El personal superior 741
1. Los oficiales 741
2. Escala de sueldos 751
3. Ascensos 752
4. El cuerpo de Ingenieros Maquinistas 753
5. Los Contadores de Marina 755
B. El personal subalterno 756
C. El caso Gárezon y la renuncia de un ministro 766

ANEXO I UNIFORMES DE LA MARINA DE GUERRA PERUANA 773
ANEXO II REGLAMENTO DE LA LEY DE ASCENSOS DE LA MARINA 776

NOTAS AL CAPÍTULO 780

CAPÍTULO XVII
FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN NAVAL 783
A. La Escuela Naval 783

ÍNDICE

	Pag.
1. En el pontón *Perú*	784
2. La Escuela en el transporte *Iquitos*	786
3. La Escuela Naval en Bellavista	789
4. Un nuevo local para la Escuela	794
5. La Escuela Naval en La Punta	798
6. Ernesto Caballero y Lastres en la dirección de la Escuela Naval	802
7. El palo de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval	806
B. La instrucción del personal subalterno. Escuela de Grumetes	822
1. La Escuela Náutica de Paita	824
2. El Pensionado de Maquinistas en Inglaterra	825
ANEXO I EL GUARDIA MARINA EN NUESTRA ARMADA	827
ANEXO II INSTALACIÓN DEL MÁSTIL DE LA CORBETA *UNIÓN* EN LA ESCUELA NAVAL EL 17 DE MARZO DE 1918	830
ANEXO III TEORÍA DEL BUQUE (FRAGMENTO)	838
NOTAS AL CAPÍTULO	841
CAPÍTULO XVIII	
LA FUERZA NAVAL	849
A. Situación de la flota a inicios del periodo	849
B. Incorporación de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*	856
1. Las pruebas. Los preparativos para el viaje	856
2. El viaje de los cruceros	861
3. Los cruceros en el Pacífico y su travesía al Callao	867
4. La recepción de los cruceros en el Callao. Júbilo popular	872
5. Chile y los cruceros	874
6. Comentarios de la *Revista de Marina*, *El Comercio* y agasajos	875
7. Viaje de los cruceros por el litoral peruano	877
8. Visita del crucero *Grau* a Guayaquil	883
C. El crucero *Lima* y los transportes *Constitución*, *Iquitos* y *Chalaco*	884
1. El crucero *Lima* (Ex *Sócrates)*	885
2. El transporte *Constitución* (Ex *Bayley)*	887
3. El transporte *Chalaco*	888
4. El transporte *Iquitos* (Ex *Veronique)*	889
D. Adquisición del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*	897
E. La frustrada compra de los cruceros *Dupuy de Lome* y *Dogali*	903
1. El crucero acorazado *Dupuy de Lome* (*Comandante Aguirre)*	903

Pag.

2. El crucero *Dogali* 915
F. Los sumergibles *Ferré* y *Palacios* 918
G. La Flotilla Fluvial de Loreto 939
H. Estación Naval de San Lorenzo. Almacén de Explosivos 946

ANEXO I INFORME DEL CONTRALMIRANTE MELITÓN CARVAJAL, SOBRE SU COMISIÓN PARA TRAER LOS CRUCEROS 951
ANEXO II INFORME DEL CÓNSUL PERUANO EN LIVERPOOL SOBRE LA LLEGADA DEL TRANSPORTE *IQUITOS* 956
ANEXO III RELACIÓN DE LOS COMANDANTES DE LOS SUMERGIBLES DESDE SU ADQUISICIÓN HASTA 1920 959
ANEXO IV CONSIDERACIONES SOBRE NUESTRO MATERIAL DE ARTILLERÍA 960

NOTAS AL CAPÍTULO 965

CAPÍTULO XIX
EL PERÚ Y LA MARINA 971
A. La Asociación Nacional Pro-Marina 971
B. El Centro Naval. La *Revista de Marina* 975
1. La *Revista de Marina* 984
C. La Marina y la política. Revueltas y revoluciones 999
1. La asonada de Durand 999
2. La elección de Leguía 999
3. El fallido golpe del 29 de mayo de 1909 1001
4. El golpe de Estado del 4 de febrero de 1914 1001
D. Apoyo de la Marina al golpe de Estado de Leguía 1006

ANEXO ESTATUTO DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL PRO-MARINA 1012

NOTAS AL CAPÍTULO 1014

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES 1019
ÍNDICE GENERAL 1023

PRIMERA PARTE

LA ESCENA MUNDIAL Y LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y NAVAL

Capítulo I
EL MUNDO MARÍTIMO DEL PERIODO

A. SITUACIÓN INTERNACIONAL DESDE PRINCIPIOS DEL SIGLO XX HASTA LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Resulta siempre difícil dar una visión global de un periodo determinado de la historia, particularmente cuando se trata de una época como la que nos corresponde estudiar (1906-1919), en la que ocurren tantos cambios fundamentales y eventos importantes que inciden, directa o indirectamente, sobre nuestra historia marítima. Muchas de estas transformaciones tienen su génesis más allá de los límites temporales que corresponden a este capítulo, y para poderlas comprender nos hemos visto obligados, en algunos casos, a ir más allá de estos límites.

La Europa de finales del siglo XIX se hallaba liderada por un pequeño grupo de potencias, entre las que destacaban con marcada notoriedad Gran Bretaña, Francia y Alemania. Era indudable que durante todo el siglo precedente Gran Bretaña había disfrutado de una posición de privilegio, pues sobre la base de una pujante industria y una sólida economía que descansaba firmemente en su dominio indiscutido de los mares, había logrado controlar buena parte del comercio y de la economía mundial. Sus colonias ultramarinas constituían un vasto imperio y sus intereses estaban repartidos en todos los continentes:

Los intereses coloniales británicos habían colisionado varias veces con los de otras potencias, pero el lento declinar de algunas de estas, como el imperio turco y el portugués, llegó a su momento culminan-

te a principios de este siglo, despertando apetitos coloniales en otras potencias europeas, especialmente en Francia, su vieja rival, y en Alemania. La situación con Francia se había tornado particularmente difícil hacia finales del siglo, al punto que ambos países habían estado al punto de ir a la guerra en más de una ocasión, luego de varias disputas por los límites entre Indochina y Burma, y entre el Níger y el Congo[1].

Las relaciones entre Gran Bretaña y los Estados Unidos tampoco habían sido muy estrechas durante el siglo XIX, llegando a producirse situaciones de tensión casi al final de ese periodo por la intervención del presidente Cleveland en la disputa fronteriza entre Venezuela y Guayana Británica.

No obstante, tal situación había comenzado a cambiar por la creciente pujanza alemana, unificada bajo el káiser Guillermo I y su canciller Otto von Bismarck. La política que impuso el Canciller de Hierro llevó a que Alemania alcanzara en pocos años una expectante posición entre las potencias de primer orden. Como parte de dicha política se habían obtenido algunas colonias y desarrollado una activa y eficiente marina mercante, respaldada por un poder naval de mediana magnitud. El planteamiento de Bismarck era simple y sensato. Comprendía que cualquier avance en el campo del comercio internacional afectaría los intereses británicos, que hasta entonces dominaban el tráfico marítimo. Los naturales recelos que esto produciría en Gran Bretaña no debían acrecentarse con la existencia de una armada alemana que llegase a ser amenaza para la poderosa marina británica, pues hacerlo conllevaría a un eventual conflicto en el cual no existían posibilidades de ganar.

Pero esta situación varió a partir de 1888, luego que Guillermo II se convirtió en káiser de Alemania. Dos años después, las relaciones entre el veterano Bismarck y el joven káiser se habían deteriorado a tal punto, que aquel se vio obligado a renunciar, iniciándose un nuevo periodo en la historia alemana. Secundado por los junkers y contando con el apoyo del hábil Príncipe de Hohenlohe como canciller, el emperador había proclamado su nueva política en 1896. El desarrollo económico de Alemania tomó un gran impulso, estabilizando la situación interna del país y abriendo enormes posibilidades a su comercio exterior. Un elaborado conjunto de tratados de comercio agrupaban en torno a la economía alemana a buena parte de Europa. Por otro lado, adquiría cada vez más importancia en el plano internacional, liderando a las potencias europeas en la expedición contra los boxers e instalándose en Kiao-Cheu, obteniendo la concesión de los ferrocarriles del Medió Oriente, adquiriendo las colonias de Togo y Camerún en África, y organizando a los emigrados alemanes a América. Conforme señala Jacques Pirenne, "Alemania se veía ya rival de Inglaterra, y para darle mate determinó construir una gran flota de altura y se lanzó a una po-

lítica continental con objeto de agrupar alrededor de la Triple Alianza a Francia y a Rusia en contra de la Gran Bretaña"[2].

En efecto, ardiente entusiasta de las entonces novedosas ideas de Alfred Thayer Mahan, respecto a la importancia que tenía el uso y dominio de los mares para las potencias, Guillermo II estableció una agresiva política de expansión ultramarina, aspirando a elevar a Alemania a la categoría de potencia mundial. Factor fundamental en esta política era la construcción de una poderosa flota que avalara tal condición de potencia, haciéndola respetar incluso por el mayor poder naval de la época. El hombre que debía llevar a cabo tales proyectos era el almirante Alfred von Tirpitz, quien en 1897 inició un agresivo plan de construcción naval que eventualmente generó la reacción británica[3].

Pero al margen de sus inquietudes ultramarinas, Alemania incrementó sus esfuerzos por alcanzar una posición de liderazgo en Europa. Conscientes de lo peligroso que las aspiraciones alemanas podían ser, Francia y Gran Bretaña suscribieron un acuerdo en abril de 1904, mediante el cual liquidaban todos los litigios que tenían pendientes. Entre los puntos considerados en el tratado, uno de los principales era el reconocimiento que ambas potencias se hacían respecto a los intereses galos en Marruecos y británicos en Egipto. Comprendiendo que en el fondo este tratado sentaba las bases de una alianza defensiva en su contra, Alemania trató de hacerlo fracasar, enviando una expedición que llegó a ocupar Tánger y tentando a los rusos con la firma de un tratado defensivo. Si bien fracasaron en lo último, las presiones que el gobierno francés debió soportar fueron enormes, al punto que el canciller galo Theophile Delcasse se vio obligado a renunciar en junio de 1905. Ante esta situación, el gobierno de Londres se mostró dispuesto a apoyar militarmente al de París si Francia era atacada por Alemania, autorizando coordinaciones directas entre los mandos militares y navales de ambos países. De ese modo, cuando en 1906 se llevaron a cabo unas conferencias en Algeciras, para ver el tema de Marruecos, los alemanes no solo no habían logrado romper el entendimiento anglo-francés, sino que lo habían fortalecido[4].

Los planes alemanes de formar un bloque continental para oponerlo a la poderosa Gran Bretaña habían fracasado. Esto llevó al gobierno de Berlín a dar un paso importante para poder contrarrestar el poder británico: la aprobación de un nuevo plan de construcción naval. Esto motivó que Gran Bretaña y Francia comenzaron a elaborar planes ante un posible conflicto con Alemania, estableciendo, asimismo, un programa de construcción naval igualmente agresivo, iniciándose así una carrera de armamento naval que desarrollaremos más adelante.

Fueron varios los intentos por detener esta carrera. El primero fue llevado a cabo el mismo año de 1906, cuando el gobierno británico,

en manos de los liberales, trató de encontrar una solución amistosa a sus diferencias con Alemania proponiéndole un acuerdo de limitación de armas navales. Si bien la Cancillería de Berlín se mostró dispuesta a acceder a esa propuesta, puso como condición previa que Gran Bretaña suscribiera un pacto de no agresión y de neutralidad, cosa que equivalía a repudiar el pacto con Francia, y a dejar las manos libres a Alemania para actuar en Europa. En junio de 1907 tuvo lugar en La Haya, Holanda, la segunda Conferencia de la Paz, intentando poner fin a la carrera armamentista. No obstante los numerosos puntos que se acordaron, al igual que lo ocurrido seis años antes, en la primera conferencia, no se pudo detener la carrera armamentista.

Ante esta situación, el gobierno británico comprendió que era necesario cambiar de actitud respecto a Rusia. Por años se había opuesto a la expansión rusa, favoreciendo en parte a una mayor influencia alemana tanto en el Imperio Otomano como en Rumania, así como al surgimiento japonés como potencia de primer orden. Tras negociar hábilmente con la Cancillería de San Petersburgo, en agosto de 1907 el gobierno de Londres firmó un acuerdo, mediante el cual zanjaban las diferencias que hasta entonces tenían, tanto en Afganistán como en Persia, Tíbet y en otros lugares. Dicho acuerdo, al igual que el suscrito con Francia tres años antes, no mencionaba en forma explícita la existencia de una alianza, pero esto se daba por entendido ante la existencia de la triple alianza, formada por Alemania, Austria-Hungría e Italia. Pronto habría de complicarse el panorama europeo, en una zona un tanto periférica pero donde la mayor parte de las potencias se encontraban involucradas: los Balcanes.

Dominados durante mucho tiempo por los turcos, los diversos pueblos que ocupaban la región constituyen aun en nuestros días un verdadero abanico cultural, religioso, lingüístico y étnico. Para la época que nos interesa, tras independizarse del dominio turco, Rumania y Bulgaria habían logrado cierta estabilidad bajo el gobierno de dos príncipes vinculados a la nobleza austriaca y alemana. Grecia y Serbia se encontraban en una situación distinta, aquella dominada financieramente por las potencias europeas que habían intervenido para evitar su desaparición tras su derrota por Turquía en 1897. En Serbia gobernaba Pedro I, que aspiraba a reunir bajo su mandato a todos los serbios y croatas de la zona, muchos de los cuales se encontraban bajo el dominio austrohúngaro. Para ello buscó la alianza de Rusia, convirtiéndose así en un punto de discordia que habría de dar origen a un serio conflicto en 1908, sentando las bases para lo que sería el pretexto de la Primera Guerra Mundial.

La otra gran presencia en la zona era Turquía, que en 1907 vivió la llamada revolución de los jóvenes turcos, llevando al poder a Mahomet

V, quien dejó gobernar a los jefes de la revolución. Estos procuraron afianzar una corriente de nacionalismo turco, eliminando cualquier posible brote de los otros nacionalismos en lo que aún le quedaba de imperio otomano. Al percatarse de esta situación, y con el consentimiento ruso a cambio de su apoyo para la apertura de los canales a los buques de guerra rusos, el gobierno de Viena se apresuró en anexarse Bosnia y Herzegovina, causando la inmediata protesta serbia. Traicionados por los austriacos, que alentaron y apoyaron la independencia búlgara, Rusia proclamó su apoyo a la causa de Serbia, movilizando sus fuerzas y procurando obtener el apoyo británico que el acuerdo de 1907 presuponía. No obstante, Londres y París aún no estaban dispuestos a ir a una guerra contra Alemania por esos motivos, por lo cual no le quedó otro recurso a Rusia, todavía no repuesta de la derrota de 1905 ante los japoneses, que abandonar a los serbios en esta oportunidad.

La crisis había servido para reforzar a la Triple Alianza y demostrar qué poca coincidencia de intereses existía en la Triple Entente. Distinta fue la situación cuando en 1911 se produjo la segunda crisis de Marruecos. El gobierno de París se había visto obligado a intervenir para detener los desmanes de dos sultanes rivales, enviando tropas y ocupando Fez. Esta intervención iba de algún modo contra el tratado de Algeciras, firmado en 1906, lo cual fue usado como pretexto por Alemania para intentar la ruptura del entendimiento franco-británico. Tras enviar fuerzas a ocupar Agadir, se entablaron negociaciones en las cuales Alemania llegó a exigir la entrega del Congo a cambio de reconocer un protectorado francés en Marruecos. Mantenida inicialmente al margen de las negociaciones, Gran Bretaña intervino con energía para respaldar la posición gala, obligando a Alemania a refrenar sus aspiraciones iniciales y a darse por satisfecha con la zona interior del Congo[5].

Pero la situación en los Balcanes volvió a complicarse aquel mismo año, pues la crisis turca despertó nuevos apetitos territoriales en los estados vecinos, mientras que los pueblos europeos aún sometidos al imperio reaccionaban con un creciente nacionalismo a esos intentos. Aprovechándose de la situación, y viendo el éxito que había obtenido Francia al apoderarse de Fez, Italia se anexó Tripolitania y Cirenaica, ocupando además las islas del Dodecaneso y la de Rodas. En octubre de 1912, luego que los fuertes de los Dardanelos fuesen bombardeados por la flota italiana, y ante la creciente anarquía de su gobierno, el sultán Mahomet V tuvo que firmar la paz aceptando tales pérdidas y concesiones territoriales. Ese mismo mes, tropas búlgaras, serbias, montenegrinas y griegas cruzaron las fronteras turcas iniciando la Primera Guerra de los Balcanes. Con la renovada flota griega, tras la desastrosa guerra de 1897, cerrándole la salida de los Dardanelos, la resistencia turca se desmoronó rápidamente y en diciembre el sultán

pedía un armisticio, con la participación de las potencias europeas[6].

El reparto del despojo del imperio turco daría origen a nuevas fricciones, esta vez involucrando a las grandes potencias. Albania fue la manzana de la discordia, pues tanto Serbia, con respaldo ruso, como Austria-Hungría, con respaldo alemán, la pretendían para sí. Abandonada por Francia en la crisis de 1908, Rusia exigió esta vez una clara definición al gobierno de Poincaré, quien tuvo que responder que brindaría su colaboración más efectiva si Alemania intervenía en un eventual conflicto entre Rusia y Austria. Consultado por París, aun cuando sin mención de la reciente promesa hecha a los rusos, el canciller británico, Sir Edward Grey, cambió notas con el embajador de Francia manifestando que ambas potencias se concertarían en caso de que la paz se viese amenazada.

Pese a tan complejo panorama, el gobierno británico consideraba que lo único que podía justificar su ingreso a una guerra con otras potencias era una amenaza directa a su supremacía en los mares. Por ello, realizó sus mejores esfuerzos para presionar al gobierno serbio, que finalmente declinó sus pretensiones sobre Albania, que se constituyó en estado independiente, y la amenaza de guerra se disipó. Reunidos en Londres los representantes de las partes involucradas en el conflicto y de las potencias interesadas, se realizó una conferencia de paz que concluyó con un tratado preliminar, firmado el 30 de mayo de 1913. Mediante dicho tratado, Turquía perdía sus posesiones europeas, excepto una franja en la zona de Tracia, las que debían ser repartidas entre los vencedores.

Pronto surgieron desacuerdos entre ellos, y apenas un mes después de la firma del tratado, Bulgaria atacaba a sus ex aliadas: Serbia y Grecia. Pese al respaldo que le brindaban Alemania y Austria, los búlgaros no pudieron resistir la ofensiva que ambos países, unidos a Rumania y la propia Turquía, lanzaron en su contra. La paz de Bucarest, firmada en agosto, puso fin al conflicto pero no a las tensiones entre los diversos estados y naciones que ocupaban esa zona europea. Pero, por encima de todo, quedaba claro para Austria que debía detener a la cada vez más poderosa Serbia, que amenazaba su ya endeble cohesión interna, atrayendo a los serbios y croatas que se hallaban en el imperio[7].

Fue por ello que, cuando el 28 de junio de 1914 el príncipe heredero del trono austrohúngaro, Francisco Fernando, fue asesinado en las calles de Sarajevo por un grupo de conspiradores bosnios, alentados y respaldados por agentes de inteligencia serbios, Austria no dudó en lanzarse a la guerra contra Serbia. Ya el káiser Guillermo II había decidido respaldar la postura austriaca, mientras que Rusia hacía lo propio respecto a Serbia. Alemania debía neutralizar a Francia lo más pronto posible, aplicando para ello el plan Schlieffen, que consistía en movilizar la to-

talidad de sus fuerzas terrestres contra aquel país, pasando por Bélgica. Garante de la neutralidad belga, unida a Francia tanto por el tratado de 1904 como por el temor al creciente poderío alemán, y tras algunos desesperados intentos por evitar un conflicto generalizado, el 4 de agosto de 1914 el gobierno de Londres envió un ultimátum al de Berlín exigiendo el respeto de la neutralidad belga. Aquella noche, sin haber recibido respuesta del ultimátum, Gran Bretaña se vio directamente involucrada en el conflicto europeo. Al involucrar en este conflicto sus posesiones ultramarinas y su gran tráfico marítimo, este adquirió dimensiones globales, iniciándose así la Primera Guerra Mundial.

B. ESTADOS UNIDOS Y EL ESCENARIO DEL PACÍFICO

A finales del siglo XIX, Estados Unidos había logrado consolidar su proceso de desarrollo interno y comenzaba a aplicar una política exterior radicalmente distinta a la mantenida hasta entonces. Era necesario emplear esa creciente energía en convertir a los Estados Unidos en una potencia mundial, tal como lo predicaba el ya citado Mahan y algunos otros teóricos y políticos norteamericanos. Entre estos últimos se encontraba el presidente republicano Mac Kinley, quien inició la política de expansión al declarar la guerra a España en 1898, usando como pretexto el hundimiento del crucero *Maine* en la bahía de La Habana. Como es conocido, años más tarde una comisión investigadora norteamericana comprobaría que la explosión que causó el hundimiento de esa nave había ocurrido internamente.

La aplastante derrota española, tanto en Santiago de Cuba como en Manila, llevó a la pérdida de sus últimas posesiones ultramarinas en favor del vencedor. Filipinas, Cuba, Puerto Rico y Guam seguirían distintas suertes políticas en los años siguientes, pero en todos los casos, los Estados Unidos mantuvieron una enorme influencia sobre sus destinos. Aquella guerra marcó "... el inicio de su poderío incontenible en el Caribe, convertido en uno de los focos estratégicos mundiales"[8].

Por otro lado, la victoria norteamericana sirvió de aliciente al nuevo presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt, para establecer una nueva política respecto a los demás países americanos, la llamada política del gran garrote. Tan pronto asumió el gobierno, logró constituir la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, organismo permanente con sede en Washington, bajo la presidencia del Secretario de Estado norteamericano. La primera acción de este organismo fue en apoyo de Venezuela, amenazada en 1903 por buques británicos, alemanes e italianos, que intentaban ejercer presión para que se cancelaran abultadas deudas a sus respectivos gobiernos. Ante la presencia norteamericana, los países europeos cesaron de intervenir en América,

dejando campo libre para que lo hiciese la potencia hemisférica.

El paso siguiente fue la poco discreta intervención norteamericana en la creación de la República de Panamá, en 1903, de cuyo flamante gobierno obtuvo la cesión de una franja de territorio a ambos lados del canal interoceánico que ya una compañía francesa había comenzado algún tiempo atrás. En los años siguientes, se produjeron varias otras intervenciones norteamericanas, ocupando por diversos periodos y bajo distintas excusas República Dominicana, Cuba, Nicaragua, Honduras y Costa Rica. Pero fue la sangrienta toma del puerto de Veracruz, en 1914, lo que mayor influencia tuvo en el resto de los países sudamericanos. Argentina, Brasil y Chile, alertados por ese tipo de política, constituyeron una suerte de alianza o asociación, conocida como el ABC. Esta actitud causó, a su vez, cierto recelo entre los demás estados sudamericanos, que optaron por acercarse cada vez más al gobierno de Washington.

Lo cierto es que, al inicio de la Primera Guerra Mundial, el panamericanismo se había deteriorado sensiblemente, entre otras causas, por la propia acción de Estados Unidos. No obstante, la inversión norteamericana se hallaba en franco crecimiento en toda América Latina, crecimiento que se incrementaría durante la Primera Guerra Mundial, a raíz del repliegue de los capitales europeos[9].

Pero Estados Unidos no fue el único país beneficiado del desmoronamiento de los restos del imperio español. Alemania se apresuró en adquirir las Carolinas, las Palau y las Marianas, excepto la ya cedida Guam. Asimismo, aprovechando de la delicada situación que Gran Bretaña vivía en la guerra del Transvaal, logró que tanto Londres como Washington le cedieran sus derechos sobre Samoa, repartiéndose las tres potencias el archipiélago de las Salomón[10].

Fue así que durante el periodo que corresponde a nuestro estudio, el Pacífico se encontró dividido entre seis grandes potencias: Alemania, Gran Bretaña, Francia, Holanda, Estados Unidos y Japón.

La apertura del Japón al comercio y la cultura occidental trajo varias consecuencias. Con la tenacidad que es propia de dicho pueblo, muy pronto se formaron cuadros científicos y técnicos de alta calidad. Por otro lado, la jerarquizada sociedad nipona pronto dio a sus guerreros los medios que las técnicas occidentales disponían, alentándose viejos anhelos de conquista en el continente. Pronto iniciaron la creación de un imperio ultramarino. En 1894, Japón declaró la guerra a China, venciéndola y apoderándose de Formosa y algunas otras islas. La intervención de las escuadras rusa, francesa y alemana forzó al triunfante gobierno japonés a abdicar a algunos de los puntos que la derrotada China le había conferido en el tratado de paz de Shimonoseki. Los japoneses perdían así el control sobre la península de Liaotung, los rusos obtenían Puerto Arturo y el ferrocarril a lo largo de Manchuria, y los alemanes tomaban para sí

el puerto de Kiao-chau. Esta humillación hizo comprender la urgente necesidad que tenía de una marina poderosa para alcanzar la prosperidad y asegurar la supervivencia del naciente imperio japonés[11].

Durante la década siguiente, el gobierno británico juzgó necesario acercarse más al japonés para poder defender mejor sus propios intereses en el rico mercado chino. La fórmula adoptada fue un tratado defensivo, firmado en 1902, y ampliado tres años después. En ese mismo periodo, la marina imperial japonesa creció significativamente, de modo que, cuando en 1904 debió enfrentarse a las fuerzas rusas estacionadas en la zona, tenía una clara ventaja cuantitativa y cualitativa. Los rusos habían estado expandiéndose hacia el este desde el siglo XVII, pero en los últimos años habían marcado una clara preferencia por ocupar parte de los territorios litorales del norte del decadente imperio chino. Estas pretensiones encontraron oposición en la política británica y en las propias pretensiones japonesas, lo que finalmente llevó a la guerra ruso-japonesa de 1904-1905. Las notables victorias japonesas, la suscripción de un acuerdo de alianza entre Gran Bretaña y Japón, así como la crisis interna que comenzaba a vivirse en Rusia, obligaron al Zar Nicolás II a aceptar que la expansión rusa en el extremo oriente había llegado a su término. Corea quedó así bajo el protectorado japonés, siendo anexada poco tiempo después, mientras que Puerto Arturo y otras localidades pasaban a control japonés.

En el juego de alianzas y contraalianzas en que se encontraban involucradas las potencias, de pronto Japón se encontró convertido en el poder dirimente en Asia, aliándose incluso con la recién derrotada Rusia para declarar, en 1907, que no toleraría ninguna pretensión de imperialismo en el continente por parte de las potencias europeas, incluida Gran Bretaña, con quien había renovado su tratado de alianza, apenas dos años antes.

1. VISITAS DE LAS ESCUADRAS NORTEAMERICANAS

Evento naval de connotaciones lo constituyó el arribo al Callao, el 21 de febrero de 1908, de la escuadra americana[12] al mando del contralmirante Robley D. Evans[13] que formaba parte de la Flota del Pacífico de aquella nación. Sobre el particular se comisionó al crucero *Bolognesi* para darle el encuentro a la altura de la isla de San Gallán frente a Pisco. Previamente, el comandante del *Bolognesi* Juan Ontaneda había tenido una reunión en Palacio de Gobierno con el Presidente de la República y el Ministro de Guerra y Marina para recibir las disposiciones correspondientes a esta visita naval.

La Comandancia de las Milicias Navales había dispuesto que la banda de músicos del crucero *Grau*, fuera destacada al *Bolognesi* a fin de hacer los honores de saludo correspondientes a la escuadra americana.

También se dispuso que el Adjunto Militar de la Embajada Americana, teniente coronel Cordier y el corresponsal especial del *New York Herald*, señor Russell, pudieran transbordar al buque insignia de la escuadra, a la altura de la isla San Gallán. El crucero *Bolognesi*, en ese punto, haría los honores de bienvenida correspondientes y luego se uniría a la flota americana a fin de indicar al buque insignia el lugar en que debía fondear. El crucero *Grau*, por su lado, permaneció en el Callao en calidad de estación telegráfica.

Con el propósito de cumplir con la misión encomendada, el día 16 de febrero a 04:45 horas zarpó el *Bolognesi* con rumbo al sur, llegando a la altura de Pisco a las 16:20. Se continuó navegando al sur a velocidad de 10 nudos, avistándose a la vanguardia de la escuadra americana, compuesta por el barco taller y de aprovisionamiento *Panther* y los barcos frigoríficos *Glacier* y *Culgoa*, quienes le informaron al *Bolognesi* que la escuadra del almirante Evans se hallaba a 326 millas de la flotilla de vanguardia. A las 11:00 del día 19 se avistó a la escuadra por la amura de estribor, y se intercambiaron mensajes inalámbricos:

Después de los honores de reglamento, el *Bolognesi* procedió a escoltar al buque insignia, seguido del resto de la escuadra. La escuadra americana estaba compuesta de dos escuadras de acorazados formados en divisiones de cuatro naves, haciendo un total de 16 poderosos acorazados, además de los buques auxiliares:

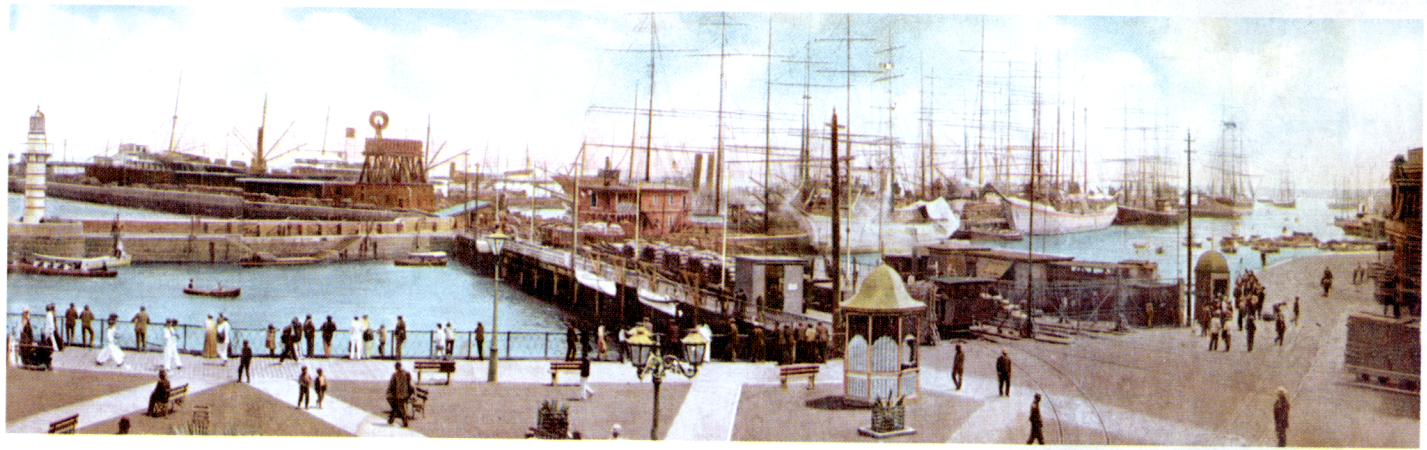
ESCUADRA NORTEAMERICANA				
	1ra. División	2da. División	3ra. División	4ta.División
Acorazados	*Connecticut* *Kansas* *Vermont* *Louisiana*	*Georgia* *New Jersey* *Rhode Island* *Virginia*	*Minnesota* *Ohio* *Missouri* *Maine*	*Alabama* *Illinois* *Kearsarge* *Kentucky*
Destroyers			*Whipple* *Hopkins* *Hull* *Stewart* *Truxton* *Lawrence*	
Buques auxiliares			*Glacier* (buque proveedor) *Culgoa* (buque proveedor) *Panther* (buque taller) *Yankton* (servicios auxiliares)	

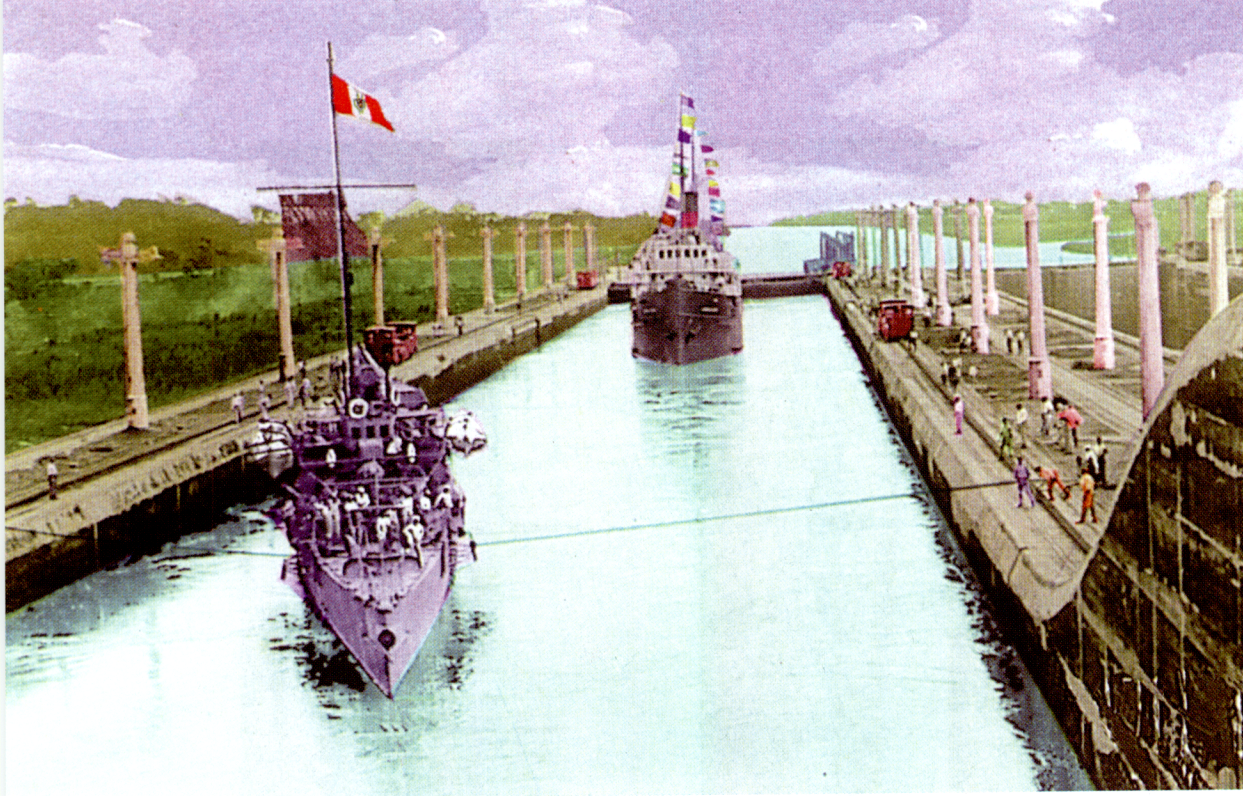
La llegada de esta poderosa escuadra fue todo un acontecimiento en el puerto del Callao y en la capital. Con tal motivo se intercambiaron muchas visitas y agasajos.

Esta escuadra, que en principio formaba parte de la Flota del Atlántico, por disposición de su Gobierno, pasó a formar parte de la Flota

Vista de la rada del Callao en febrero de 1908. Al fondo, las siluetas de los buques de la Escuadra Americana de la Flota del Pacífico. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).







El cazatorpedero *Teniente Rodríguez* en las esclusas de Gatún, Canal de Panamá. Fue el primer buque de guerra que lo pasara en agosto de 1914, en tránsito a Pará, con destino al Callao. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

del Pacífico, creando muchas conjeturas en los medios políticos mundiales, pensándose incluso que podría ser una amenaza para el Japón. El escritor naval Mahan en un artículo aparecido en *Scientific American*, explicaba que este movimiento de la flota obedecía más que todo a propósitos de instrucción y preparación y no de reto.

El día 29 de febrero, la escuadra americana zarpó con rumbo al norte, después de una corta estadía durante la cual sus tripulaciones fueron objeto de las más espontáneas y francas manifestaciones de simpatía tanto de parte del Gobierno como de la sociedad en general. Antes de zarpar, el almirante Evans manifestó al presidente de la República, José Pardo, el deseo de que su escuadra fuera revistada por él, al abandonar las aguas del Callao, al igual que sucedió en Hampton Roads con el presidente de los Estados Unidos cuando emprendió esta interesante travesía.

Después de los acuerdos preliminares entre el jefe de Estado Mayor de la Flota Americana y del contralmirante Raygada, jefe de las Milicias Navales sobre la manera como se llevaría a cabo dicha revista, zarpó del Callao a las 9:45 horas el crucero *Almirante Grau* llevando a su bordo al presidente de la República, José Pardo, el ministro americano (embajador), los ministros de Guerra y Marina y Relaciones Exteriores y los contralmirantes Raygada, Villavisencio y Carvajal. Como se había convenido, el crucero *Almirante Grau* fondeó a dos millas al norte del cabezo de la isla San Lorenzo, en cuya zona se efectuó la revista naval. A las 10 y 40, zarpó la escuadra americana de su fondeadero, navegando en columna por divisiones, pasando luego a la formación de línea orden natural. A las 11:00 horas el buque almirante *Connecticut* se hallaba a la cuadra del *Almirante Grau* e hizo un saludo de 21 cañonazos a la Insignia Presidencial e iguales saludos tributaron el resto de los acorazados que componían esta flota. El *Georgia* se vio obligado a salir de la línea de formación por habérsele caído un hombre al agua, volviendo a ocupar su puesto después de efectuar una rápida maniobra.

Con la llegada de la Escuadra Americana del Pacífico y la flotilla de destroyers anexa a ella, aprovecharon para hacer una visita a la patria los alfereces de fragata Héctor Mercado, Leonidas la Torre, y Carlos Rotalde, los cuales se hallaban destacados en dicha escuadra. Los citados oficiales pertenecían a la promoción 1905 de la Escuela Naval; de esta escuela pasaron a servir en la marina americana, donde fueron transbordados a los buques de dicha escuadra[14].

Meses después, el 27 de enero de 1909, arribó otra escuadra de cruceros americanos, esta vez al mando del contralmirante Swinburne. La escuadra constaba de dos divisiones con 8 cruceros cada una, denominados *West Virginia, Pennsylvania, Maryland, Colorado, Tennesse, South Dakota, California* y *Washington*. Esta escuadra permaneció

pocos días, pues el 1° de febrero zarpó con rumbo a Panamá, después de haber recibido muchas muestras de simpatía tanto por parte del Gobierno como de la población[15].

C. LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

A inicios del siglo XX, el buque a vapor había alcanzado ya su madurez. Desde que comenzó a ser utilizado comercialmente, hacia 1820, había crecido significativamente de 100 a 20 000 toneladas, alcanzando una mayor eficacia en su propulsión luego de las innovaciones introducidas a la máquina alternativa de triple expansión en los años 1880. El acero, material más ligero y resistente, había reemplazado al hierro en la construcción naval, y la seguridad en la mar había mejorado en forma significativa al ser adoptadas las líneas de carga propiciadas por Samuel Plimsoll y otros[16].

Por otro lado, dos nuevos y revolucionarios medios de propulsión habían aparecido: la turbina a vapor y la máquina de combustión interna. La turbina había sido probada en un buque mercante en 1901, pero su alta velocidad la restringió a determinado tipo de buques, como los buques de las líneas transatlánticas y los vapores empleados para los cruces del Canal Inglés. La máquina de combustión interna comenzó a ser empleada en buques de alta mar hacia 1911, pero su generalización solo se produciría después de la Primera Guerra Mundial.

En lo que respecta al comercio marítimo hasta la Primera Guerra Mundial, los armadores británicos mantendrían el control de casi la mitad del tráfico. Durante esta conflagración, debido a la urgencia de atender sus propias prioridades, muchos países neutrales se vieron privados de las naves británicas que usualmente atendían su comercio exterior, llevando a sus respectivos gobiernos a alentar el desarrollo de marinas mercantes nacionales.

Las naves más imponentes del periodo bajo estudio eran, sin duda, los grandes buques de pasajeros, principalmente aquellos que servían en el tráfico trasatlántico. Las principales rutas continuaban siendo aquellas que unían Europa con Estados Unidos, servidas por líneas regulares de diversas nacionalidades, que competían entre sí por hacer el menor tiempo posible en el cruce trasatlántico o por ofrecer el mayor confort a sus pasajeros. La competencia francesa y alemana, obligó a los británicos a introducir algunos cambios en sus diseños, tal como la adopción de las turbinas a vapor en los trasatlánticos *Lusitania* y *Mauretania*, de la Cunard Line, lanzados en 1906. Pronto se comenzó a experimentar con el uso del petróleo, que además de brindar un viaje más veloz, evitaba la siempre tediosa y sucia labor del carboneo, ampliando las áreas disponibles para el transporte de pasajeros y carga.

Si bien los grandes buques de pasajeros fueron los que más llamaron, y continúan llamando, la atención del público en general, lo esencial del mundo naviero está constituido por buques cargueros. Aun hoy, los buques de este tipo pueden navegar en servicios regulares o como buques trampa, vale decir, cubriendo con regularidad una ruta determinada, o buscando carga para ser transportada de cualquier puerto a cualquier destino. Los buques que brindaban un servicio regular tenían diversas formas y tamaños, en la época que nos corresponde tratar, se les podía clasificar en tres tipos fundamentales: el carguero general, el buque frigorífico y el buque frutero. Hacia principios del siglo, la mayor parte de los cargueros eran buques de acero que iban de cuatro a ocho mil toneladas de desplazamiento, con unos 350 a 500 pies de eslora. Tenían una muy limitada capacidad de pasajeros y contaban con unas cuatro a seis bodegas de carga, servidas por un conjunto de aparejos, generalmente en cuatro mástiles, de modo de darle capacidad para maniobrar cargar y descargar en aquellos puertos que no contaban con grúas aparentes[17].

Al inicio de la Primera Guerra Mundial, la flota mundial de buques cargueros que servían las rutas regulares totalizaba unos 16 millones de toneladas, doblando prácticamente al tonelaje total de los buques trampa, que alcanzaban unos 8,25 millones de toneladas. Dos años antes, en 1912, había entrado en servicio el primer carguero de alta mar en ser propulsado por un motor de combustión interna. La decisión de aplicar los motores inventados por el alemán Rudolph Diesel a este tipo de nave fue tomada por la danesa Det Ostasiatiske Kompagni, motivando que otras empresas siguieran ese ejemplo o exploraran el uso de las turbinas, incluso durante los años de la guerra mundial.

Los buques frigoríficos habían comenzado a operar ya en la década de 1870, utilizando sistemas de refrigeración líquida o de aire frío, que actuaban en cámaras especialmente aisladas mediante un conjunto de tuberías o ventiladores, respectivamente. Hacia 1912 existían más de doscientas embarcaciones de este tipo en el mundo, la mayor parte de las cuales pertenecían a las firmas británicas New Zealand Shipping, Federal Nelson Line y Furness Withy Group. Si bien el principal proveedor de carne al continente europeo fueron los Estados Unidos, esta situación varió a partir de 1910, cuando la mayor demanda del mercado interno norteamericano hizo que se incrementara el ya importante comercio de carne sudamericana[18].

Si bien existían ya algunos buques destinados al transporte de bananas desde el Caribe a la Costa Este norteamericana, y entre las Islas Canarias y Europa, el transporte intercontinental de este tipo de carga solo se inició a partir de 1901. Inicialmente en manos británicas, este tráfico fue copado a partir de 1913 por la poderosa firma norteamericana United Fruit Company, y al inicio de la Primera Guerra Mundial exis-

tían ya algunos intentos alemanes por participar en el tráfico bananero desde el Camerún. Los plátanos eran recibidos a bordo aún verdes, y rápidamente enfriados a unos 12,5° C, temperatura que era mantenida durante el viaje por un sistema de aire forzado que era enfriado a su vez por un conjunto de tuberías con líquido refrigerante[19].

Con relación a los buques trampa, o buques que buscaban la carga donde y como fuera, podemos decir que a principios del siglo XX, constituían el núcleo principal del comercio marítimo. Dispersos por todos los mares, la gran mayoría de los buques trampa pertenecían a navieras británicas, que en 1904 sumaban 292 compañías, con un total de 1 609 buques. Las formas, tamaños y tipos de estos buques eran muy variadas, pues en esta categoría se encontraban tanto veleros como vapores de muy variada antigüedad. No obstante, los buques que se construyeron en el periodo bajo análisis correspondían, en muy buena parte, al diseño conocido como "tres islas", correspondiente a la forma como se veía la parte superior del casco. Otro diseño popular en el periodo es el llamado buque de torre, cuya principal característica es la superestructura que se eleva en más de una cubierta en la parte central del buque, sobre el compartimiento de máquinas. En los modelos iniciales de este tipo de buque, el casco era exageradamente curvado, proyectándose más allá de la cubierta principal. Tal forma subsistió hasta 1911, cuando se dictaron nuevas regulaciones que dieron origen al buque de cubiertas arqueadas, en los cuales la curva del casco iba en forma gradual desde la quilla hasta la cubierta principal. Ya durante la Primera Guerra Mundial, a partir de 1917, el gobierno británico construyó en forma masiva un tipo de carguero que, entre otras cosas y con el propósito de facilitar su construcción, reducía significativamente la curvatura del casco. Para esta misma época se habían generalizado ya algunos otros cambios en el diseño de los buques, pues la tripulación comienza a ser acomodada en popa, mientras que los oficiales ocupan la zona del puente y los ingenieros se establecen alrededor del compartimiento de la máquina. La ubicación de esta última también sufre algún cambio, pues deja la posición que inicialmente había ocupado en popa para ser ubicada en la parte central de las naves[20].

A principios del siglo, los buques petroleros llevaban ya algún tiempo funcionando en diversas partes del planeta. Sin embargo, el desarrollo de la construcción naval permitió que pudiesen construirse buques cada vez más grandes, motivando algunos ajustes en el diseño interior de este tipo particular de embarcación. El primer punto que debió tratarse fue la ubicación de la sala de máquinas, cuya posición en popa generaba un asiento muy pronunciado cuando el buque no tenía carga. La solución consistió en ubicar las máquinas en una posición central, pero esto, a su vez, motivó que se prolongaran los túneles

de los ejes a través de los tanques de carga ubicados a popa. El sistema de remaches no permitía un buen aislamiento y, consecuentemente, se producía una alta concentración de gases en dichos túneles.

Otro de los problemas asociados al creciente tamaño de los buques fue el referido a la resistencia longitudinal de aquellos que transportaban cargas líquidas. Para reforzar dicha resistencia, Joseph Isherwood diseñó un sistema de refuerzos longitudinales que empezó a ser usado en 1908 y pronto se convirtió en el método más aceptado. Por la misma época, el reemplazo del carbón por el petróleo comenzó a generalizarse en la marina británica, demandando la construcción de nuevos petroleros para abastecer a la flota. Casi simultáneamente se descubrió petróleo en Persia, generando nuevas demandas para su transporte. Al inicio de la Primera Guerra Mundial, los petroleros más grandes eran los de la Eagle Oil Transport Co., que con diez buques de más de quince mil toneladas, y nueve con más de nueve mil toneladas, se dedicaba al transporte del petróleo mexicano. Construidos en Gran Bretaña entre 1913 y 1915, y bautizados con nombres de santos latinoamericanos, estos buques llevaban casi el 10% del tráfico petrolero mundial. La Primera Guerra Mundial demandó de Gran Bretaña una respuesta rápida a la creciente demanda de combustible, especialmente al intensificarse la campaña submarina alemana. Fue así que a partir de junio de 1917 se llevaron a cabo algunas modificaciones a buques de carga general, colocándoles depósitos cilíndricos para transportar petróleo, y diseñando un tipo particular de petrolero de unas ocho mil toneladas. Pese al esfuerzo realizado por los astilleros británicos, muchos de estos buques no llegaron a entrar en servicio durante el conflicto[21].

Existían varios otros tipos de buques, tales como los de comercio costero, los de pesca y los de servicios, que también vivieron algunos cambios importantes a principios del presente siglo. Algunos de ellos serían realmente importantes, tal como el desarrollo de los buques arrastreros, o el de los balleneros y sus buques factorías, pero ciertamente dichas transformaciones solo llegarían a tener repercusiones en la actividad marítima peruana varios años más tarde. Es por ello que, dejando de lado algunos aspectos específicos de cada tipo de embarcación, veremos aquellos que afectaron en su conjunto al mundo naviero de la época; vale decir, lo que corresponde al desarrollo de la arquitectura y construcción naval, propiamente dicha, así como los medios de propulsión marina y los avances en la navegación.

D. ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL

Los últimos años del siglo XIX habían visto cambios importantes en el diseño y en la construcción naval. El acero, más fuerte, barato y con-

fiable que el hierro, se había convertido en el material normalmente empleado no solo para construir cascos más grandes y livianos, sino también para calderas que podían soportar mayores presiones. La máquina recíproca de triple expansión también era barata y confiable. Por otro lado, se había mejorado la seguridad en la mar generalizando el uso de las líneas de máxima carga propuestas por Samuel Plimsoll, y hecho más eficiente el trimado mediante el uso de tanques de lastre. El uso de la electricidad se había generalizado, facilitando las labores tanto a bordo como en muelle, mientras que la seguridad había llevado a que los focos o lámparas usados a bordo contasen con una doble cobertura. El tanquero había surgido como el primer buque realmente especializado, mientras que los equipos de refrigeración permitían el transporte de carnes y otros alimentos perecederos a la creciente población europea, cuyo excedente emigraba en grandes números a América, demandando un sostenido tráfico regular de pasajeros. El diseño de los buques y los métodos de construcción habían evolucionado al punto que un buque podía ser ordenado, diseñado y entregado en menos de un año. La divulgación de las nuevas técnicas, llevada a cabo por instituciones de ingenieros navales, ayudó a difundir esta especialidad, sacándola del campo empírico en que se había mantenido[22].

En la primera década del siglo XX, la multitud de diseños existentes se redujo a mantener tres conceptos básicos, alentados por las nuevas regulaciones británicas sobre líneas de carga y tonelaje, emitidas en 1906 y 1907, respectivamente. El primero de estos conceptos fue el buque de "tres islas", al que ya nos hemos referido, con una única cubierta sobre la cual se levantaban tres estructuras, a proa, al centro y en popa. El segundo concepto estaba referido a cubiertas adicionales, que podían utilizarse bajo determinadas condiciones, dando preferencia a la cubierta baja para mantener una mejor estabilidad de los buques. El tercero consistía en la creciente tendencia a llevar la sala de máquinas hacia la parte central de la nave, evitando así someter al casco a tensiones longitudinales cuando el buque se encontraba a media carga o vacío.

Acompañando a estos criterios generales, en la misma década se produjeron algunos avances tecnológicos importantes. Se comenzó a experimentar con soldadura. Se introdujo un nuevo sistema de refuerzos longitudinales, diseñado por Joseh Isherwood, que sustituyó a los transversales hasta entonces en uso. Se comenzó a dotar a algunos cargueros de mineral con elementos para su propia descarga, disminuyendo así los tiempos en puerto. Se introdujo modificaciones en el diseño de las bodegas de los graneleros, dándole un ángulo de 30° a sus costados para que el grano se pudiese autoestibar. Se experimentó con nuevas formas de casco para aumentar el flujo de agua sobre la hélice. Los tanques de prueba para modelos, hasta entonces restringi-

dos a algunas armadas y grandes astilleros, fueron puestos al servicio público para facilitar la seguridad de las futuras naves.

La pérdida del *Titanic*, en abril de 1912, obligó a la revisión de las medidas vigentes sobre la seguridad en los buques de pasajeros. Al año siguiente tuvo lugar en Londres, la Primera Convención sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, concluyendo en una serie de recomendaciones sobre medios y métodos de supervivencia, tales como botes para todos los pasajeros, mayores subdivisiones estancas interiores del casco, mejores medios de lucha contra incendio y mayor equipamiento radiotelegráfico.

El periodo previo a la Primera Guerra Mundial fue de un gran auge en el comercio mundial, con altas tarifas y buenos márgenes para los propietarios de buques, motivando un incremento en la construcción naval y la consecuente mejora en los astilleros. El estallido de la guerra detuvo momentáneamente este proceso, pero las grandes pérdidas ocasionadas por los submarinos alemanes a la marina mercante aliada llevaron a que, a partir de 1917, se retomara con mayor vigor la construcción de buques mercantes. Fue en este periodo que se construyeron los grandes astilleros norteamericanos, como el de Hog Island, que llegó a tener cincuenta gradas de construcción, superando largamente los niveles previos, cuando un astillero contaba con no más de ocho gradas[23].

Si bien todavía se continuaban construyendo grandes veleros para el tráfico del nitrato chileno y del trigo australiano, el periodo que nos corresponde estudiar fue también el de la gran competencia entre las líneas británicas y alemanas por obtener la primacía en la ruta del Atlántico norte, transportando no solo acaudalados pasajeros sino numerosos emigrantes que huían del hambre y las persecuciones étnicas que se vivían en la Vieja Europa. Se construían buques cada vez más grandes y veloces, con plantas propulsoras que debían adecuarse a los nuevos requerimientos. Los grandes buques de la época, llegaban a contar con veinticinco calderas, que abastecidas por unos trescientos hombres consumían unas mil toneladas de carbón diario.

Las máquinas alternativas alcanzaron su cenit en 1903, con las colocadas a bordo del *Kaiser Wilhem II*, de la Norddeutscher Lloyd, que llegaban a desarrollar 40 000 caballos de fuerza, propulsando la nave de 19 360 toneladas a la velocidad de 23 nudos, que establecería así un nuevo récord en el cruce trasatlántico. Pero para lograr tal potencia, las máquinas habían crecido demasiado, alcanzando, en el caso referido, a medir veintidós metros de largo, obligando a nuevas medidas para evitar el riesgo que implicaba un espacio de esa magnitud en la parte central de las naves. Muy poco tiempo pudo sostener su récord el buque alemán, pues en 1907 la Cunard Line se lo arrebató con dos trasatlánticos propulsados por turbinas, marcando también la partida

de defunción de las máquinas alternativas[24].

La turbina a vapor fue usada por primera vez en un buque en el *Turbinia*, cuya no autorizada irrupción a 32 nudos en la revista naval del jubileo de la reina Victoria, en junio de 1897, atrajo en forma bastante convincente la atención de varias armadas. Sin embargo, su aceptación por los navieros requeriría de alguna demostración más consistente en el tiempo. Ello se produjo tras algunos años de exitoso trabajo en una línea de ferrys que operaba en el estuario del Clyde. En 1905, cuando la Allan Line puso en funciones dos buques de 10 700 toneladas propulsados por turbina, la Cunard Line comenzó a experimentar con ese medio de propulsión, y dos años más tarde lanzó los buques gemelos *Lusitania* y *Mauretania*, que arrebataron a los alemanes el récord de cruce trasatlántico. Como se sabe, el primero de estos buques sería hundido durante la Primera Guerra Mundial, pero el segundo mantuvo dicho récord hasta que en 1929 le fue arrebatado por el trasatlántico alemán *Bremen*.

Sin embargo, las primeras turbinas usadas a bordo tenían un inconveniente: estaban unidas directamente al eje de la hélice, imprimiéndole una velocidad excesiva que le hacía perder eficiencia. Tras una serie de pruebas, Charles Parsons logró diseñar un sistema de engranajes reductores de la velocidad, cuyo uso se generalizó a partir de 1911. Apenas dos años después, el motor de combustión interna comenzó a ser utilizado a bordo, ofreciendo una mayor economía en el combustible y, sobre todo, en la cantidad de personal necesario para operarlo[25].

Rudolf Diesel había patentado su motor de explosión interna en 1893, siendo utilizado en diversas aplicaciones antes de que, en 1904, comenzara a ser instalado en buques que navegaban en aguas restringidas, tales como los lagos suizos o la ruta fluvial que unía Bakú, en el Mar Negro, con San Petersburgo. El primer buque de alta mar en recibir un motor diesel, de 460 caballos de fuerzas, fue el pequeño tanquero *Vulcanus*, en 1910, cuya operación en la ruta entre Holanda y las Indias Orientales demostró la conveniencia de optar por ese medio de propulsión. Fue así que en febrero de 1912, zarpó de Amsterdam el *Selandia*, de 4 950 toneladas, con dos motores de 1 250 caballos de fuerza cada uno. Tras hacer escala en Londres, donde los representantes de las empresas navieras y del Almirantazgo pudieron visitarlo, el buque continuó hacia Bangkok, completando su viaje con un sonado éxito económico. Esto resultaba natural, pues se había liberado el gran espacio de las carboneras y reducido la dotación en forma substancial, al no requerir del numeroso grupo de carboneros que debían alimentar las calderas[26].

Ese mismo año de 1912, varios otros buques, principalmente escandinavos, comenzaron a ser provistos de motores de este tipo, en su mayor parte fabricados por Burmesiter & Wain. Mas la Primera Guerra Mundial impuso un hiato en el desarrollo de los motores marinos, la-

bor que solo continuó a partir de 1920.

A principios del siglo XX, la navegación iba ya dejando atrás su condición de arte para convertirse en un conjunto de técnicas bastante precisas. La gradual aplicación del vapor había contribuido a ello, pues se podía estimar mejor la posición de una nave y, consecuentemente, realizar mejores posicionamientos astronómicos. La cartografía también había avanzado en forma significativa, principalmente por la labor llevada a cabo por la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo británico. Sin embargo, algunos peligros todavía subsistían, siendo el principal la falta de visibilidad bajo determinadas condiciones. Era así que la sonda, la corredera y el vigía continuaban siendo herramientas básicas para todo navegante, al igual que el uso del compás y del sextante, pudiendo con su ayuda, y el cálculo de la velocidad y dirección, determinar la posición de una nave[27].

Uno de los cambios que se inició durante el periodo bajo estudio fue el vinculado al compás. Ya desde 1852, el francés Jean Bernard Léon Foucault había inventado el giróscopo, consistente en una rueda metálica que al girar a gran velocidad sobre su eje, montado a su vez en un sistema de suspensión que le permita adoptar cualquier posición, logra mantener la dirección del mismo. Bajo este principio, el ingeniero alemán Anschutz desarrolló en 1908 el primer girocompás, en el cual el eje del giróscopo apuntaría permanentemente al norte verdadero. Tres años más tarde, Elmer Sperry patentó su modelo en los Estados Unidos, y en 1916 hizo lo propio el británico S.G. Brown. La aplicación de este invento a los buques mercantes fue bastante lenta, y solo se generalizaría después de la Segunda Guerra Mundial[28].

Otro avance de este género sería el invento del capitán de navío ruso Chernikeeff. Desde tiempos muy remotos se había usado la corredera como una manera de calcular la velocidad y la distancia navegada por una embarcación. Sin embargo, este método tenía algunas limitaciones, pues solo podía emplearse en travesías más o menos prolongadas, a partir de cierta velocidad y limitando las posibilidades de dar cambios bruscos de dirección. Asimismo, tanto la línea como el rotor podían desaparecer por numerosos motivos, que se acrecentaban en la medida en que la línea se extendía más. Fue por ello que, en 1917, Chernikeeff diseñó una corredera para ser utilizada en el casco del buque. Con una hélice al extremo de un tubo retractable, podía transmitir eléctricamente la información de velocidad al puente de mando. Algún tiempo después, se sustituiría la hélice con un elemento capaz de medir la presión de agua, dando origen a la corredera pitómetro, generalizada ya en la Segunda Guerra Mundial[29].

Otro elemento importante de la época fue la comunicación inalámbrica. Tras la primera transmisión trasatlántica exitosa, realizada por Guglielmo Marconi, en 1901, entre Cornwall y Newfoundland, diversas

compañías navieras y armadas adoptaron ese revolucionario sistema de comunicaciones, para usos comerciales y militares. Una década más tarde aparecieron los primeros radiogoniómetros o elementos posicionadores mediante la detección de ondas de radio. Desde una posición determinada en tierra, se transmitía una señal en Morse hasta una distancia de unas doscientas millas, la cual era captada a bordo y se determinaba la marcación de procedencia. Al tener dos o más de estas señales, se podía determinar la posición del buque, con un margen bastante aceptable. El primer buque en usar este tipo de instrumentos fue el *Mauretania*, en 1911, un año antes del hundimiento de su gemelo, el *Titanic*.

La Primera Guerra Mundial trajo consigo otras innovaciones, entre ellas un instrumento para medir la profundidad que sustituyese a la ya venerable sonda de mano. Fruto del trabajo conjunto franco-británico, el ASDIC (Allied Submarine Detection Investigation Committee), constituyó el inmediato predecesor del sonar[30].

E. ECONOMÍA MARÍTIMA MUNDIAL

El total de la flota mundial en 1900 llegaba a 25,9 millones de toneladas, de las cuales 7,3 correspondían a veleros, vale decir, el 28%. En 1914 esta figura había variado dramáticamente, pues sólo 3,7 millones de toneladas a flote, de un total de 49,1, correspondían a veleros, vale decir el 7,5%. En el caso británico esa reducción era aun más notoria todavía, pasando de 25% a 2,5%[31].

El principal país marítimo era Gran Bretaña, que transportaba en sus naves aproximadamente el 50% del comercio mundial. Sin embargo, el país que más rápidamente venía creciendo era Alemania. Tras su unificación solo existían siete astilleros, pero en pocos años multiplicaron esa cantidad y lograron contar con un plantel de magníficos constructores navales. De ese modo, a principios del siglo XX, existían ya unos cuarenta astilleros de alto bordo, en los que trabajaban unas cuarenta mil personas. Desde la época de Bismarck se dieron diversos incentivos para fomentar la inversión privada en empresas vinculadas al mar, con aranceles proteccionistas y favorables tarifas aduaneras. Otros países desarrollados tenían también una importante industria de construcción naval. Las cifras que poseemos corresponden a 1900, pero brindan una idea de la situación al inicio del periodo bajo estudio: Gran Bretaña 1 442 000 toneladas, Estados Unidos 179 000 toneladas, Rusia 47 000 toneladas, Holanda 36 000, Japón 24 000, Austria 22 000 y Dinamarca 14 000 toneladas[32].

En 1900, el comercio marítimo experimentó un crecimiento tras algunos años de caída constante en las tarifas. Dicho crecimiento tuvo algunos altibajos en los años siguientes, recuperándose a partir de 1912.

Las principales rutas comerciales unían a las potencias europeas con sus colonias, intercambiando productos manufacturados con materias primas. Asimismo, la necesidad de otros productos llevaba a establecer rutas más o menos definidas. Entre estas últimas se encontraban las que abastecían a Europa del trigo ruso, australiano, norteamericano o de la recién desarrollada zona agrícola del Río de la Plata. El arroz era obtenido en Indochina y Burma; el azúcar procedía fundamentalmente de Java, India, Filipinas, las Antillas, Estados Unidos, Australia y Fiji. El algodón procedía de Estados Unidos y Egipto; el yute de la India; los nitratos de Chile y los fosfatos de Estados Unidos. El tráfico de maderas tropicales era importante, pero mucho más lo era el de maderas procedentes del Báltico y de Norte América. Metales de diverso género eran cargados en España, India, Suecia, Brasil y otros países; pero uno de los productos comerciales más importantes era el carbón. La producción británica de carbón había sido la mayor del mundo hasta finalizar el siglo XIX, cuando Estados Unidos pasó a ser el primer productor. No obstante, la exportación de carbón británico permitía que muchos buques asegurasen su carga de salida[33].

Como es lógico suponer, la Primera Guerra Mundial trajo algunos cambios en la actividad marítima. Los buques mercantes alemanes y de sus aliados fueron rápidamente barridos del escenario mundial; muchos de ellos atrapados en sus puertos o en puertos neutrales, terminaron pasando a manos de otros estados. La marina mercante británica, tras un inicial desconcierto, vinculado al creciente peligro submarino y a la posición de las compañías de seguros, pronto fue utilizada por el gobierno para atender las necesidades de la guerra en el continente. Así, entre 1914 y 1918, transportó 23,7 millones de hombres, 2,2 millones de animales, medio millón de vehículos, y cincuenta millones de toneladas de material bélico. Esas cifras representaron un incremento del 25% anual del comercio exterior británico. De inmediato se incrementó el número de buques mercantes y de órdenes de construcción. Los buques no permanecían inactivos y las tarifas crecían en forma importante, mientras que el gobierno de Londres, a la vez de confiscar un número considerable de naves, establecía un seguro especial para el riesgo de guerra[34].

Al finalizar la guerra, las pérdidas aliadas por acción enemiga registradas por la Compañía Lloyd's de Londres, totalizaban 6 471 buques, con 12,8 millones de toneladas a los que debían sumarse 1 349 buques, con 1,5 millones de toneladas, perdidos por desastres marinos. La mayor parte de las pérdidas se habían producido a partir de 1917, luego que Alemania reinició la guerra submarina irrestricta. Para suplir parte del tonelaje que se continuó perdiendo hasta finalizar el conflicto, fueron fletados buques de otras banderas. Los precios se dispararon, no sólo en las tarifas, sino también en los buques de segunda mano. Un mercante de 4 000 toneladas,

que antes de la guerra podía costar 40 000 libras, en 1916 se aproximaría a las 200 000 libras, y en 1919 a las 250 000 libras[35].

Como era de esperar, la paz trajo una importante contracción en el mercado naviero, y muchas de las empresas que no habían hecho las previsiones del caso en los años de auge, sufrieron las terribles consecuencias de la bancarrota. Las cifras eran apabullantes, en 1914 el tonelaje mundial era de 43,1 millones; en 1920, dicha cifra había subido a 53,9 millones de toneladas, compitiendo por la misma cantidad de carga de los años previos al conflicto. Más aún, la crisis empeoraría con la venta de los buques mercantes alemanes internados durante la guerra, y con el retorno al mercado de los navieros alemanes, con buques modernos y más eficientes[36].

Si aquella era la situación mundial, conviene hacer igualmente una breve revisión de lo que ocurría en la costa del Pacífico

Como es conocido, los vapores habían comenzado a ser usados en forma regular desde 1840, primero por la británica Pacific Steam Navigation Company y poco después por la norteamericana Pacific Mail Steamship Company. Casi treinta años más tarde, en 1872, por la chilena Compañía Sudamericana de Vapores y la línea hamburguesa Kosmos. Algún tiempo después apareció la compañía alemana Roland Line y más tarde aún algunos vapores italianos y franceses. Finalmente, en 1893, la ya poderosa Casa Grace estableció la New York & Pacific Steamship Company, que fue la primera en unir regularmente Nueva York con la costa del Pacífico, hasta Guayaquil y eventualmente hasta San Francisco[37]. Hacia finales del siglo los navieros japoneses comenzaron a competir en forma más agresiva en la Cuenca del Pacífico.

En 1903, ante la creciente demanda de madera procedente de la costa oeste norteamericana, la misma Casa Grace estableció otra empresa subsidiaria: la North Pacific Steamship Line. A partir de 1910, esta línea brindó un servicio regular entre San Francisco, Puget Sound, Panamá, Callao y Valparaíso[38].

Con la apertura del Canal de Panamá, en 1914, se modificaría substancialmente el tráfico marítimo, dejando prácticamente de lado el uso del Cabo de Hornos y del Estrecho de Magallanes. Previendo esto, los hermanos Grace establecieron una nueva línea de vapores, esta vez basada en Estados Unidos, la Atlantic & Pacific Steamship Co., que comenzó a operar a partir de 1913, aún antes de la apertura de esa ruta interoceánica. En 1915, la Grace adquirió la ya veterana Pacific Mail Steamship Company, reasumiendo el suspendido servicio entre Norteamérica, Japón, China y Filipinas. En 1917, en plena guerra mundial, dicho servicio fue ampliado a Singapur y la India[39].

Finalmente, tras varios años de operar con distintas líneas subsidiarias, en 1916 los directivos de la Casa Grace decidieron crear la Grace

Steamship Company, cuyas naves comenzaron a navegar en 1917, entre Nueva York y los puertos sudamericanos del Pacífico[40].

F. EL CANAL DE PANAMÁ. SU IMPORTANCIA PARA EL PERÚ

En el capítulo inicial del Tomo III, v. 2 de esta *Historia Marítima*, José Antonio del Busto Duthurburu ha desarrollado con acierto y profundo conocimiento "El descubrimiento del Mar del Sur", acontecimiento magno de la Historia Universal llevado a cabo el 25 de setiembre de 1513[41].

De alguna manera aquel descubrimiento debió hacer pensar que la comunicación entre ambos mares –del Norte y del Sur– no ofrecía mayor dificultad, y que más adelante se podría hallar el lugar donde tal ocurría. Los interrogantes se abrieron numerosas veces a partir del descubrimiento de Balboa que alcanzó una difusión amplia y rápida. Antes de que hubiera transcurrido un año desde el acontecimiento, Pedro Mártir ya hacía saber a sus corresponsales que Balboa había "escalado las montañas y saludado al océano".

A los geógrafos académicos el descubrimiento les planteó interrogantes análogos a los que unos años antes suscitara Vespucio. ¿Qué había que hacer para que la tierra de Vespucio y el mar de Balboa encajaran en la visión del mundo de la ortodoxia ptolomeica? Vespucio había dicho que la América del Sur era un país nuevo y había demostrado que era una masa de tierra continental. Con todo, aún era posible que resultase ser una inmensa península meridional de Asia. Balboa llamó a su océano Mar del Sur, porque en ese punto la costa de Panamá va de este a oeste; pero, ¿no podía resultar que fuese idéntico al golfo de Ptolomeo?[42]

Evidentemente desde entonces, los inicios del siglo XVI, la zona de Panamá concitó el interés de geógrafos y estadistas, pues se intuía que ocupaba un lugar estratégico (por usar un término surgido más adelante). Panamá, toda la zona a que hacemos referencia, tomaría aquel nombre de la fundación por Pedrarias de una población formal allí donde se encontraba el caserío de Panamá; dicha fundación se llevaría a cabo el 15 de agosto de 1519, anecdóticamente el mismo día que 396 años más tarde se abriría a la navegación el denominado Canal de Panamá.

Así pues, la idea de construir un canal que uniese el Caribe con el Pacífico se remonta al siglo XVI, en la mente de tempranos visionarios como Angel Saavedra, Hernán Cortés y Antonio Galvao, quienes sugirieron diversas posibilidades para evitar el difícil tránsito terrestre[43].

Aunque testimonio alguno haga prueba de lo que decimos, es dable imaginar que desde entonces se plantearía la necesidad de una comunicación acuática fluida entre ambos mares. En todo caso, no demoraría mu-

cho para que desde la Corona se manifestara la necesidad de estudiar los medios de dotar a la zona de la comunicación de aquellos dos mares.

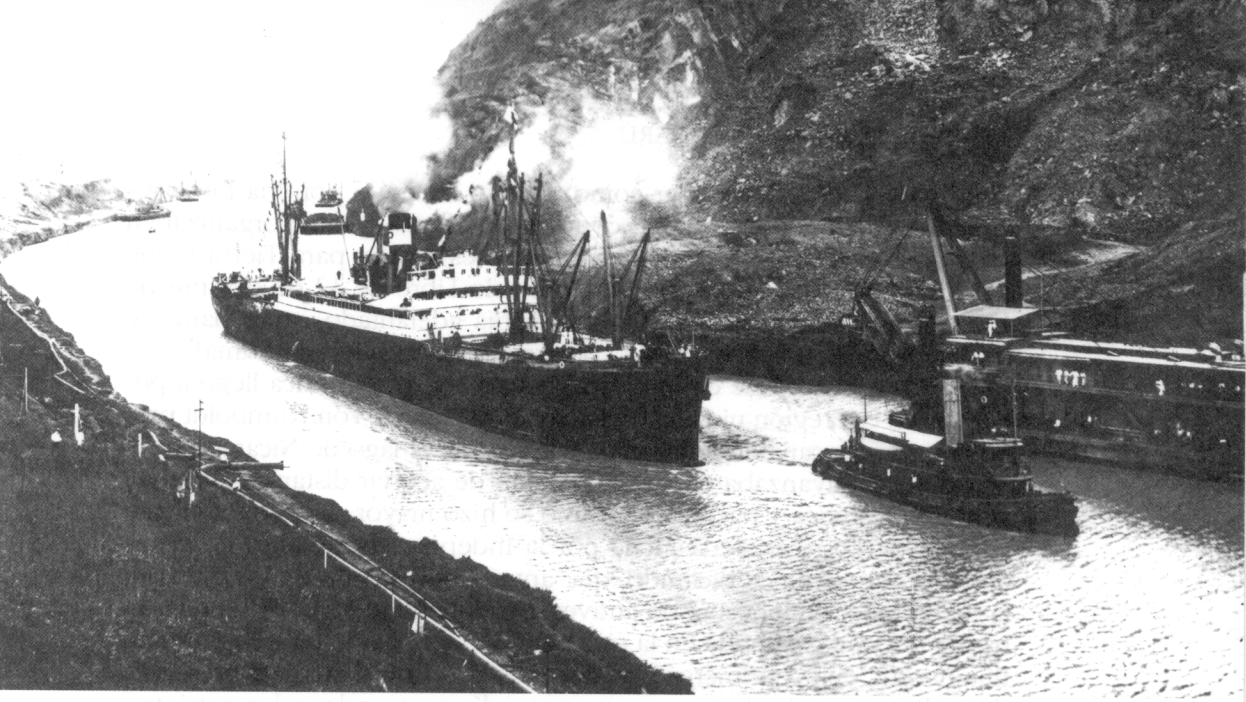
Bajo el gobierno del capitán Francisco de Barrionuevo (1534-1536), se hicieron los primeros estudios de una comunicación interoceánica a través del istmo de Panamá, recomendados por Real Cédula (20 de febrero de 1534) al Adelantado Pascual de Andagoya. El plan propuesto desde entonces era el de usar las aguas del Chagres, navegable hasta Cruces, y hacer luego la conexión con el río Grande, a pocas leguas de Panamá. El comisionado informó que la obra, aunque practicable, demandaría la inversión de ingentes sumas, imposibles de ser sufragadas por la fortuna de ninguno de los soberanos reinantes entonces[44].

Pero cualquiera fuese la ruta que terminara por escogerse, la metrópoli debió organizar la manera de 'atravesar' el istmo panameño, debido a urgencias descubridoras, hasta el primer tercio del siglo XVI, y después, y más particularmente a partir de la fundación de Lima y el establecimiento del Virreinato peruano, para organizar de manera más fluida las comunicaciones en general y el comercio en particular.

Todo el comercio a las costas del Mar del Sur, atravesó casi dos siglos el istmo panameño, a pesar de las grandes dificultades que ofrecía la zona; el trabajo fue muy duro para los indígenas encargados de trasladar bienes y personas desde Portobelo a Panamá, donde ocurría el reembarco, ya sea hacia Acapulco u otros puertos del Pacífico septentrional, o hacia el Callao. El problema del tráfico se veía dificultado en grado máximo por la ausencia de comunicaciones que hacía muy difícil la coincidencia para que la flota que venía del Mar del Norte, coincidiera con la flota que en el Mar del Sur debía, reembarcadas nuevamente las personas y mercancías, trasladarlas a sus destinos. En reciente libro Margarita Suárez ha recogido estas enormes dificultades:

> "Hacer coincidir ambas flotas, la del Pacífico y la del Mar del Norte, fue un constante dolor de cabeza para las autoridades. Numerosas cédulas repetían la real orden de que la Armada del Sur estuviese en Panamá "... a mediados de marzo o a principios de abril a lo más largo... porque de haber habido en ello mas dilación se ha visto por experiencia que han resultado muchos inconvenientes y pérdidas"[45].

La idea volvería a ser planteada en el siglo XVIII, pero los elementos técnicos disponibles en la época la hacían realmente ilusoria[46]. Sin embargo, las grandes dificultades se fueron rompiendo, conforme el avance de la navegación marítima fue abriendo, aunque muy lentamente al principio, la ruta antes vedada, más por las dificultades que por las leyes prohibitivas, del Estrecho de Magallanes. Conforme aquella ruta se fue facilitando ante el progreso también de los medios de navegación, las ideas liberales del Siglo de las Luces que incluía el liberalismo económico, fueron debilitando el régimen del monopolio comercial.



Apertura del Canal de Panamá el 15 de agosto de 1914, con el paso del buque S.S. *Ancon*, de la Compañía del Ferrocarril, en tránsito de Balboa a Cristóbal. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

El año 1735 se podría tomar como relativo hito que pondría fin al régimen monopólico comercial, con sus dos flotas que se organizaban cada año: una para Nueva España (galeones) y otra para Tierra Firme (la flota). La Real Cédula para el Comercio Libre de 12 de octubre de 1778 aboliría –aunque la realidad la había adelantado– gran parte de las limitaciones a la libertad de comercio y navegación marítima[47].

En 1811, basándose en informes de terceros, pues nunca llegó a poner pie en esa región ni en la de Panamá, Alexander von Humboldt propuso trazar un canal interoceánico empleando el lago de Nicaragua[48].

Conforme avanzaba el tiempo, el afán de acortar distancias entre la vertiente atlántica y pacífica del istmo se hizo mayor; esto se manifestó también en los días de la lucha por la Independencia; tanto de cierto tiene lo que venimos diciendo, que ante la necesidad –en los días por la lucha independentista– de atravesar prontamente aquella lengua terrestre y tener asegurada en la otra vertiente una nave[49], el general Juan Illingworth, en los primeros días del año 1820, enterado de la presencia de realistas que desde Cartagena pretendía sorprender a los patriotas, decidió darles una acción de sorpresa, por lo que siendo necesario cruzar al Atlántico y contar con una embarcación, de inmediato decidió cargar con aquella con que contaba en el Pacífico. Dejemos a su biógrafo Camilo Destruge en el relato de tal hazaña:

> "... dirigióse nuevamente el Comandante Illingworth hacia el Norte, empeñado en completar sus conquistas para la libertad, a todo lo largo del golfo de Panamá.
>
> Llevaba muy disminuido el número de subordinados, ya porque algunos sucumbieron en combate, ya porque a otros les mató la fiebre, ya por otras causas. Y como, adelantando hacia el Norte, había de encontrar un clima más benigno para que la gente que le quedaba repusiera su salud, decidió poner la proa hacia el Istmo, después de dejar asegurados los principales puntos estratégicos del Chocó.
>
> Más, lo que mayormente influyó en su ánimo para esa determinación, fue la noticia de que los españoles de Cartagena preparaban una expedición reaccionaria por el Atrato. Dióse, pues, a la vela; y, "en los primeros días del mes de enero de 1820, la *Rosa de los Andes* se encontraba tranquilamente anclada en la bahía de Cupica, que es una de las muchas ensenadas del golfo de Panamá, y que, por su profundidad hacia el Darién, estrecha en esa dirección el paso de un océano al otro océano".

De esta circunstancia, como se comprende, tenía perfecto conocimiento el Comandante Illingworth; y como a su paso por Buenaventura, supiera algunos pormenores respecto a la expedición del enemigo, en el sentido, según lo dijimos, de que los realistas de Cartagena enviaban fuerzas por el Atrato, para que cayesen de sorpresa y por la espalda sobre los vencedores del Chocó; expedición que se aseguraba

constar de doscientos hombres, embarcados en cuatro cañoneras; con todos estos datos, repetimos, se decidió el comandante de la *Rosa* a proceder con la actividad de costumbre.

En efecto; "con la viva energía de los hombres de su raza, admirablemente secundada por la heroica docilidad de sus marinos y soldados, Illingworth se propuso llevar a cabo una de las operaciones más atrevidas y singulares que era dable imaginar en aquellas soledades, y cuya ejecución, importó una verdadera gloria universal para su nombre y para sus compañeros. Esa resolución fue la de atravesar de un punto a otro el Istmo del Darién, con un destacamento de cien hombres, llevando en sus hombros una embarcación de mar; y, embarcándose en la parte inferior del Atrato, cortar la retirada, hacia el mar Caribe, a los invasores.

> "Realizó su obra el atrevido marino, con gigantescos esfuerzos, navegando, en unas ocasiones, contra las corrientes; arrastrando, en otras, a brazos su esquife, por entre las rocas; deslizándolo, a veces, por las cimas escarpadas; y así, al fin, el 4 de Febrero de 1820, llegó al término de su expedición, echando el pesado bote en las aguas del Atrato"[50].

Que la acción llevada a efecto por Illingworth fue una verdadera hazaña, es afirmación que no tiene duda. El propio marino inglés (marino, a pesar del título de la obra que utilizamos), hombre sobrio y desafecto a vanaglorias, en carta escrita al día siguiente de su atrevida empresa decía: "Yo creo que he sido el primero que ha imaginado atravesar al Istmo de la manera como acabo de hacerlo"[51]. El historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna ha dicho sobre esta hazaña y las expresiones de Illingworth:

> "El atrevido marino tenía razón.- Vasco Núñez de Balboa había descubierto, subiendo a la copa de los árboles con su guía, el océano Pacífico, viniendo del Darién. Pero la alta y duradera gloria de haber pasado del Pacífico al Atlántico, llevando a cuestas una pesada embarcación, cabe sólo a los que en las costas de Colombia, pelearon por la libertad de ella..."[52]

El trabajo de Destruge sobre Illingworth, contiene otros documentos en torno del proyectado paso interoceánico; así un informe al gobierno de Colombia, de fecha 3 de julio de 1821 cuyos términos iniciales dicen: "Estaba reservado al Gobierno de la República de Colombia, el que, bajo sus auspicios, se realizase la tantas veces proyectada y apetecida comunicación de los dos Océanos, Atlántico y Pacífico. Sí; llegó ese día glorioso para los colombianos y de inmensas ventajas para las naciones"[53]. El Informe que comentamos, firmado por el Dr. Fortunato M. de Gamba y Valencia, incluía documentos anexos y un mapa topográfico lo más detallado de la zona.

Como era obvio, todo aquel proyecto quedó en nada; no eran las circunstancias de entonces –en plena lucha contra el poder realista– ni serían aún las posteriores, cuando largas luchas no solo romperían la

Gran Colombia soñada por Bolívar, ni aún más tarde, propicias para empeños de tan largo alcance y enorme costo[54].

El Libertador Simón Bolívar también tuvo algunas ideas sobre el canal, comisionando a los ingleses Lloyd y Falmarc, en 1827, para que inspeccionaran la zona de Panamá con ese propósito[55]. Al producirse la independencia americana, viajeros de diverso tipo visitaron América Central, lanzando numerosas y descabelladas ideas sobre el lugar y la forma como debía construirse un canal. Finalmente, el 12 de diciembre de 1846, el encargado de negocios norteamericano en Bogotá, Benjamin Alden Bidlack, firmó un tratado con el presidente Tomás Cipriano de Mosquera, mediante el cual Colombia reconocía a Estados Unidos el derecho exclusivo de tránsito por el Istmo de Panamá, a cambio de garantizar la neutralidad del Istmo y los derechos de soberanía neogranadinas en dicho lugar. Basado en dicho tratado, en 1850 fue iniciada la construcción del ferrocarril de Panamá, obra que fue terminada cinco años más tarde[56].

Apenas iniciada la fiebre del oro, en 1848, la posibilidad del control unilateral de un canal interoceánico en la zona de Nicaragua, llevó a Estados Unidos y a Gran Bretaña al borde de la guerra. Un buque británico capturó la localidad de San Juan del Norte, en la boca del río del mismo nombre, sobre el Caribe, lugar que era considerado el ingreso del futuro canal en la región. Las tensiones finalmente decrecieron cuando ambos países suscribieron un acuerdo mediante el cual se comprometían a ejercer un control compartido sobre dicho canal o cualquier otro que se construyese en América Central. Los signatarios del tratado fueron John Clayton, secretario de Estado norteamericano, y Sir Henry Lytton Bulwer, enviado especial británico[57].

Más consistentes respecto a los antecedentes del Canal panameño son las expresiones que nos traen Sosa y Arce:

> "En el siglo pasado habían comenzado nuevamente los estudios del Canal de Panamá con las exploraciones que hizo Mr. Lloyd en 1827, por encargo del Libertador Bolívar, Presidente de Colombia; y continuaron posteriormente a intervalos irregulares, por cuenta de sociedades científicas o de los gobiernos francés y americano, hasta que en 1878 los ingenieros Napoleón Bonaparte Wyse, Armando Reclus y Pedro J. Sosa formularon el proyecto del canal finalmente aceptado, para construir el cual se formó la Compañía del Canal Interoceánico, con un capital original de 400 000 000 de francos previa la concesión acordada por el Congreso y Gobierno de Colombia. La obra debía concluirse en ocho años.
>
> El 31 de diciembre de 1879 llegó a Colón Mr. de Lesseps, nombrado presidente de la compañía, y el 10 de enero se efectuó en la boca del Río Grande, designado para ser la entrada del Canal, en el Pacífico, la ceremonia de dar el primer 'golpe de zarpa' en los trabajos de las excavaciones definitivas"[58].

Progreso significativo en el desarrollo de las comunicaciones fue la

inauguración el 28 de enero de 1855 del llamado ferrocarril de Panamá, que atravesaba el Istmo de mar a mar; hasta antes de la inauguración del cruce del istmo, en medio de infinitas incomodidades, demoraba cuatro días para aquellas veinte leguas; tan abrumador viaje fue reducido a tan solo dos horas, gracias a la ferrovía[59]. Inaugurado el ferrocarril "por primera vez, la P.S.N.C. pudo empezar a vender pasajes directos entre Europa y la costa Sur del Pacífico. La Mala Real Inglesa Royal Mail Lines traía a los pasajeros, correspondencia y carga desde Liverpool hasta Aspinwal (o Colón: P.C.C.), en este puerto se efectuaba el transbordo al ferrocarril que cruzaba el istmo y se embarcaban nuevamente en Panamá en los barcos de la P.S.N.C. para los puertos de la costa del Pacífico Sur"[60].

Sin embargo, con anterioridad a la inauguración del ferrocarril panameño, la P.S.N.C. y la Mala Real Inglesa había en lo posible, sincronizado sus viajes (posiblemente desde 1848), como nos lo dice el historiador chileno Claudio Vértiz[61].

En el Perú se vivió con marcada ilusión la inauguración el 17 de noviembre de 1869 del Canal de Suez, obra que había demorado en ejecutarse más de veinte años, si como sabemos la construcción se inició el 25 de abril de 1859. Cuando se inauguraba el trascendental Canal que unía el Mediterráneo oriental con el Canal Rojo y a través de él con el Océano Índico, también llegaban hasta nosotros las noticias de que ya unía las dos costas norteamericanas, el llamado ferrocarril transcontinental norteamericano, con un recorrido de 5 200 km uniendo Nueva York, Chicago y San Francisco[62].

Las noticias de estos acontecimientos debieron tener decisiva repercusión entre nosotros; sin embargo, no se citan en torno a los contratos firmados en esos mismos años para la construcción de lo que sería el ferrocarril central peruano, verdadera columna vertebral de las comunicaciones del país, en el que tantas esperanzas depositaron sectores lúcidos de la burguesía peruana. No es incongruente pensar esa relación si cotejamos algunas fechas: el 10 de mayo de 1869 se completaba el ferrocarril transcontinental norteamericano; el contrato Dreyfus se firma el 5 de julio de 1869; el 17 de noviembre se inauguraba el Canal de Suez (distante de nosotros, pero cargado de esperanza en un progreso que se identificaba con las facilidades de comunicación); el 18 de diciembre se firmaba entre nosotros el Contrato con Meiggs para la construcción del ferrocarril a La Oroya; el 1° de enero de 1870 se colocaba solemnemente la primera piedra de la Estación de aquella vía. Por las vías de comunicación se vislumbraba "poner fin a los funestos tiempos de las guerras civiles y a iniciar una de progreso general", como dijo entonces el gran peruanista alemán Ernst W. Middendorf[63].

Durante muchos años –tema que habría alguna vez que historiar– no hubo entre nosotros una preocupación cierta por acercarse al orien-

te; entiéndese por tal, ver la manera de alcanzar nuestra región oriental con alguna facilidad; no la existía en realidad; ello daba lugar, por ejemplo, a que Iquitos estuviera mucho más cerca de los Estados Unidos o Europa que del propio Perú. Hacia 1873, así lo constata, por ejemplo, James Orton "insigne naturalista norteamericano", a decir de nuestro notable estudioso de los viajeros al Perú, don Estuardo Núñez. Al ocuparse del viaje de Orton, nos dice:

> "La primera escala de descanso fue la ciudad peruana de Iquitos, fundada por los sobrevivientes del desastre de Borja en 1841. Diez años después de la fundación, en 1851, el viajero Herndon encontró en ella 200 habitantes y muy pocos medios de vida. Orton en 1873 la halló próspera y con más de 2 000 pobladores, pero aún era una ciudad sin producción propia y que todo lo importaba hasta los alimentos de Estados Unidos, Europa e India"[64].

Durante muchas décadas el viaje hacia el interior con rumbo al Oriente, o desde este hacia nuestra costa, estuvo lleno de dificultades; la larga ruta, partiendo de Lima, luego de alcanzar La Oroya con grandes inconvenientes, avanzaba hacia Tarma, San Ramón y La Merced, llegándose a Puerto Jesup y por allí muy cerca a Puerto Bermúdez, ya sobre el río Pichis, que más adelante uniéndose al Palcazú, su confluente, conforman el Pachitea, de fácil navegación y que vierte su caudal sobre la margen izquierda del río Ucayali. Tras este largo viaje, cargado de grandes escollos, se podía alcanzar el río Amazonas y por él Iquitos, pero luego de más que largas semanas de un viaje lleno de imponderables.

Muchos eran los problemas que convergían en la gran dificultad de nuestras comunicaciones, que aunque reconocidos por nuestros gobernantes, no pasaron en muchos de ellos del discurso o Mensaje oficial[65].

Muy lenta y dificultosa era la comunicación en el interior del Perú, y no lo era menos el viaje hacia la Amazonía o hacia cualquier punto del Atlántico. Ya sea para alcanzar en tiempo mucho menor Iquitos o cualquier otro punto del oriente peruano, o para acercar el país a Europa, la idea del canal interoceánico por el istmo panameño fue creciendo entre nosotros.

Esa gran empresa tenía que enraizar en personalidades capaces de concebir iniciativas a largo alcance[66]. Entre nosotros, el notable empresario norteamericano Enrique Meiggs lo tuvo entre sus proyectos, como lo recuerda Estuardo Núñez: "No estuvo lejos de la imaginación de Meiggs el abrir un canal por el istmo de Panamá"[67].

Más adelante, durante el gobierno de Manuel Pardo –el presidente peruano, sin duda, con mayor visión de futuro en el Perú decimonónico– el tema del paso interoceánico tuvo presencia[68]; sin embargo, es bueno recordar que antes de Pardo, se firmaron sendos acuerdos diplomáticos con Costa Rica y Nicaragua en los días de los gobiernos

de Echenique y Castilla, respectivamente; por lo poco conocidos de aquellos textos y la significación que tienen para el tema que vamos exponiendo, reproducimos los artículos pertinentes.

En el artículo XII del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, con Costa Rica, firmado en Lima el 28 de abril de 1852, leemos:

"Siendo de interés común á las dos partes contratantes, cualquier vía-interoceánica, sea por ferrocarril o por medio de canales, o por uno y otro combinados, han convenido: que en caso de verificarse dicha comunicación interoceánica por el territorio de Costa Rica, el Gobierno de esta República concede a la del Perú, en cuanto se halle en sus facultades, el derecho de tránsito para su Gobierno, para sus ciudadanos y mercaderías, en la misma forma que lo usaren el Gobierno, ciudadanos y mercaderías de Costa Rica; y estarán libres de todo derecho y registro, sin más obligación que la de pagar el porte, que, según las tarifas de la empresa o empresas, se impongan al Gobierno, ciudadanos y mercaderías de Costa-Rica. Y el Perú por su parte, se obliga a reconocer los derechos, propiedades y soberanía de Costa-Rica sobre dicha vía interoceánica y mantener su neutralidad contra cualquiera interrupción, captura o confiscación injusta de cualquiera parte que proceda. Y con el fin de que esta reciprocidad de derechos sea conocida, ambas partes contratantes vienen a transcribir esta cláusula a las Naciones con quienes estén en relación, para los efectos consiguientes".

Cinco años más tarde, en los días de Castilla gobernante, anteriores a su segunda gestión constitucional, el Perú firmaba con Nicaragua el 18 de junio de 1857, el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, que en su artículo VI, consagraba:

"Siendo de interés común a las dos altas partes contratantes, cualquier vía interoceánica, sea por un ferrocarril o por medio de canales, o por uno y otro combinados, han convenido, que en caso de verificarse dicha vía interoceánica, por el territorio de Nicaragua, el Gobierno de esta República concede al del Perú, en cuanto se halle en sus facultades, el derecho de tránsito para su Gobierno, para sus ciudadanos y mercaderías, en la misma forma que lo usaren el Gobierno, ciudadanos y mercaderías de Nicaragua; y que estarán libres de todo registro sin más obligación que la de pagar el porte que, según las tarifas de la empresa o empresas, se impongan al Gobierno, ciudadanos y mercaderías de Nicaragua. Y el Perú, por su parte, se obliga a reconocer los derechos, propiedades y soberanía de Nicaragua sobre dicha vía interoceánica y mantener su neutralidad contra cualquiera interrupción, captura o confiscación injusta de cualquiera parte que proceda.

Igualmente se estipula entre ambas partes que si conviniere que la obra de comunicación interoceánica se verificase por cuenta del Gobierno de Nicaragua, en todo ó en parte, el Gobierno del Perú tomará la mitad de las acciones correspondientes al Estado de Nicaragua; y que, previo acuerdo

entre ambos Estados, concurrirán igualmente en los gastos y ventajas de la empresa, sin que por esto se menoscabe el derecho de soberanía de Nicaragua sobre la parte del territorio en que se halle el camino".

Mas la gestión de Manuel Pardo fue la que dio presencia efectiva peruana en el proyecto panameño. Por instrucciones del Gobierno, el capitán de navío Camilo N. Carrillo y el ingeniero Francisco Paz-Soldán realizaron tareas de exploración *in situ*[69].

Las expediciones francesas en la zona del Darién comenzaron en la década de 1860 y poco después se iniciaron las expediciones norteamericanas, sustentadas estas últimas en el Tratado suscrito el 26 de enero de 1870. Entre estas últimas destacó la que ese mismo año dirigió el capitán de fragata Thomas O. Selfridge, con instrucciones de buscar un lugar aparente para construir un canal que uniera ambos océanos. En los años siguientes, otras seis expediciones norteamericanas continuarían esta labor exploratoria, bajo la autoridad de la Comisión del Canal Interoceánico.

Poco tiempo antes, Estados Unidos y Colombia habían firmado un Protocolo tendiente a la Construcción del Canal[70].

Luego de aquel tratado, nuevos convenios fueron firmados, los que constantemente sufrieron la impugnación de sectores colombianos que consideraban que ellos contenían exageradas concesiones, tema que ha concitado enorme atención y que ha sido estudiado como ejemplo típico de lo que fue la expansión capitalista en el momento en que esta –dentro de la perspectiva leninista–, se convertía en imperialismo, fase superior de aquel en el pensamiento marxista-leninista[71].

La larga historia de las negociaciones colombianas para el Canal, atravesaron siempre el tema de los escasos beneficios que Colombia alcanzaría con aquellos acuerdos[72]. De allí las tenaces resistencias que encontraba en los congresos colombianos y en vastos sectores de opinión pública[73].

Por cierto que la presencia de Fernando de Lesseps, diplomático francés con cuyo nombre se identifica e identificaba la apertura del Canal de Suez, dio visión de esperanzadora realidad al proyectado Canal de Panamá.

En verdad creemos que aquella década que culminaba en 1880 había dado muestras claras de un nuevo avance en las vías de comunicación mundiales; vertiginosamente las distancias se iban reduciendo.

En lo que se refiere al Perú, la presencia desde 1840 de las naves a vapor, había significado un notable ahorro de tiempo. La verdadera revolución que significó la incorporación del vapor en la navegación del Pacífico la ha demostrado Denegri Luna en el Tomo VI, volumen 2 de esta *Historia Marítima del Perú*[74]. Creemos que, vinculado a aquel progreso fue que un lustro más tarde se pondría en funcionamiento el

servicio postal Panamá-Valparaíso.

Sabemos que, como lógico interesado, el Perú participó en algunas de estas expediciones. Es por ello que *La Estrella de Panamá*, del 7 de marzo de 1874, publicó un artículo titulado "Perú y el canal colombiano"[75], señalando que ante el anuncio norteamericano de efectuar una nueva expedición para averiguar la viabilidad de la ruta Atrato-Napipí:

> "... bien podemos sugerir la propiedad y conveniencia de que los Gobiernos de Colombia i el Perú asocien sus representantes a esta expedición... Ya el Perú, el año pasado, hizo examinar dicha vía siguiendo sus ingenieros la misma ruta trazada por la expedición norteamericana; sería de desear que se hallasen presentes en esta vez también, los comisionados por el Perú para que así pudiesen ser oídas y debidamente meditadas sus opiniones y deducciones por la nueva Comisión Americana que saldrá de Washington y la cual piensa haber concluido sus trabajos en aquella parte del Istmo, para fines del próximo abril. Nos complace sobremanera el ver que los periódicos de Lima opinan en igual sentido que nosotros.
>
> *La Sociedad* de Lima del 19 de enero trae un artículo consagrado a este monto, pero principalmente a las aserciones de M. de Puydt, Ingeniero de la Compañía del Canal Franco-Colombiano, de París.
>
> Según han marchado las cosas, no puede negarse que los ingenieros peruanos, a pesar de las muchas dificultades con que hubieron de tropezar, para poder dar a su gobierno una opinión bien fundada al respecto de la línea escogida y defendida por Selfridge para el gran canal por el Napipí, y el Atrato, han cumplido con su deber de una manera admirable, si bien, como lo esperábamos nosotros, han dejado por decidir aún la cuestión del canal por el territorio colombiano.
>
> Los comisionados peruanos fueron informados, y han creído que el capitán Selfridge ha trillado la vía recomendada por M. de Puydt. Pero esto lo niega el señor P. de Poperinghe, en un artículo que publica en *La Sociedad*, quien agrega que, por muy lamentable que sea es cierto que los comisionados peruanos no pudieron disponer del tiempo suficiente para explorar la ruta por la cual asegura M. de Puyudt que se puede construir un canal para buques sin socavones".

No obstante el interés de Estados Unidos en la zona, el tratado de 1870 sufrió varias modificaciones y finalmente no llegó a ser aprobado por el Congreso norteamericano. Por tal razón, el gobierno de Colombia buscó otras alternativas, una de las cuales fue la planteada por Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, quien había estado explorando el Istmo durante dos años, al frente de la Societe Civile International du Canal Interoceanique du Darien. En 1878, Napoleón Bonaparte Wyse, Armando Reclus y Pedro J. Sosa formularon el proyecto que finalmente fue aceptado por el gobierno colombiano. La propuesta consistía en formar una compañía universal para construir un canal a nivel del mar,

en un plazo de catorce años, administrándolo en concesión por un periodo de 99 años. Se formó así en París, la Compagnie Universalle du Canal Interoceanique de Panamá, con un capital inicial de cuatro millones de francos, y con una junta directiva presidida por el ya famoso conde Ferdinand de Lesseps, constructor del Canal de Suez. El costo de la obra fue calculado en 168 millones de dólares[76].

El 31 de diciembre de 1879, Lesseps y una numerosa comitiva arribaron a Colón, y el 10 de enero siguiente tuvo lugar la ceremonia de inicio de los trabajos en la boca del Río Grande. Sin embargo, el verdadero inicio de los trabajos solo tuvo lugar al año siguiente, a cargo de la firma Couvreux y Hersent, que tras diversos contratiempos debió rescindir su contrato en diciembre de 1882. A partir de ese momento se empleó casi un centenar de subcontratistas, con una gran cantidad de mano de obra, al punto que en 1884 se contaba con 14 000 trabajadores, cifra que siguió aumentando en los años siguientes hasta que en 1887, Lesseps se ve obligado a replantear el diseño para construir el canal usando un conjunto de diez esclusas. Se encomendó a Gustavo Eiffel la construcción de las esclusas y los trabajos continuaron hasta diciembre de 1888, cuando el Tribunal Civil del Sena, en París, declaró en quiebra a la Compañía del Canal. Se designó un liquidador, quien suspendió las obras el 15 de mayo de 1889[77].

En el juicio que siguió, se demostró que había habido mal uso de los fondos de la compañía, en parte para sobornar a altos funcionarios franceses, dictándose pena de prisión contra Lesseps, pena que no cumplió finalmente en atención a su delicado estado de salud, que lo llevó a la tumba en 1894.

En 1894, tras lograr una prórroga de diez años, fue organizada la Compañía Nueva del Canal, con un capital de 65 millones de francos, la cual recomenzó los trabajos al año siguiente. No obstante, pronto tuvieron problemas en obtener fondos frescos para continuar con la obra, entre otras razones por el creciente interés norteamericano en construir un canal interoceánico en la zona de Nicaragua[78].

En efecto, la guerra con España había demostrado a los Estados Unidos la urgencia de contar con un canal de ese tipo, urgencia que se acrecentaba al adquirir una posición predominante en el Pacífico. Fue por ello que en 1899 fue constituida la Comisión Ístmica para estudiar con urgencia las posibles zonas donde dicho canal podía ser construido. Había una marcada preferencia por la zona de Nicaragua, entre otras causas por sus mejores condiciones de salubridad respecto a Panamá.

Ante la imposibilidad de obtener fondos para continuar los trabajos, la Compañía Nueva del Canal trató de inducir a los norteamericanos para traspasarles el proyecto que ellos habían emprendido. Contaron para ello con el apoyo directo del gobierno colombiano, que envió un

representante a Washington con ese propósito específico. Paralelamente, en 1901, la diplomacia norteamericana logró la derogatoria del tratado Clayton-Bulwer, que comprometía a Estados Unidos y Gran Bretaña a compartir el control de cualquier vía interoceánica en Centro América. En tales circunstancias, y habiendo hecho la Compañía Nueva del Canal una atractiva oferta económica para traspasar sus derechos, en junio de 1902 el Congreso norteamericano dictó la llamada ley Spooner, autorizando al presidente a negociar con Colombia un tratado que le permitiera adquirir a perpetuidad una faja de tierra de diez millas de ancho para hacer por ella el corte del canal, y con derecho a establecer jurisdicción propia en ella[79].

Tomás Herrán y John Hay fueron nombrados representantes de los gobiernos de Colombia y Estados Unidos, respectivamente, suscribiendo, el 22 de enero de 1903, un tratado mediante el cual se autorizaba la transferencia de las obras del canal a los Estados Unidos de América, con derecho exclusivo para su construcción y uso por un periodo de cien años "prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por periodos de igual duración". Se le confería, asimismo, una franja de cinco kilómetros a ambos lados del canal y se establecía que los puertos de Colón y Panamá serían declarados libres para el comercio universal. Más aún, se estipulaba que Estados Unidos tendría "autoridad para proteger y dar seguridad al canal", confiriéndole autorización para establecer tribunales de justicia bajo leyes norteamericanas, aun cuando con ciertas limitaciones[80].

El tratado fue aprobado rápidamente en el Capitolio de Washington, pero el Congreso de Bogotá lo rechazó, tanto por considerarlo atentatorio contra la soberanía colombiana como por un claro sentimiento opositor contra el gobierno de turno. Tal actitud, al margen de liquidar las negociaciones que se habían venido haciendo, colocaba en una difícil situación a la provincia de Panamá, pues la posibilidad de que se abriese un canal interoceánico en Nicaragua o en algún otro punto, conllevaba su tácita condena como punto de unión entre ambos océanos. Esto lo comprendieron los representantes de Panamá en el Senado de Colombia, advirtiendo que tal actitud podía derivar en una separación de dicha provincia del Estado colombiano[81].

En efecto, tan pronto se conoció en Panamá el rechazo del tratado, surgieron diversos movimientos secesionistas que, de una u otra forma, buscaron el apoyo norteamericano. Finalmente, el 3 de noviembre de 1903 estalló la revolución separatista, y al día siguiente se constituyó el primer gobierno panameño, bajo la presidencia de José Agustín Arango. El gobierno colombiano reaccionó diplomática y militarmente, pero no logro revertir los hechos ante el innegable apoyo norteamericano a la causa de la Independencia[82].

El 18 de noviembre de 1903, cinco días después de reconocer la independencia de Panamá, se suscribió en Washington el tratado Hay-Buanu Varilla, mediante el cual la recién constituida República de Panamá cedió a perpetuidad la Zona del Canal a los Estados Unidos, la misma que se extendía cinco millas a cada lado de la futura vía interoceánica.

La expectativa no ya desde el Perú sino desde la potencia más importante del mundo entonces, Gran Bretaña, puede seguirse también por las reiteradas menciones al tema en los Informes que los cónsules elevaban a su gobierno. Allí se puede constatar la expectativa que había respecto a la posibilidad de la construcción de un ferrocarril que llegara a un sector navegable en alguno de los afluentes del Amazonas, que era denominado ferrocarril del Pacífico al Amazonas[83].

Desde la perspectiva inglesa, se evaluaba las consecuencias que podrían devenir por un posible incremento del comercio norteamericano de la costa Atlántica hacia el Perú. Testimonio de esa preocupación puede ser el párrafo que transcribimos del informe del cónsul Lucien J. Jerome, correspondiente a los años 1910 y 1911, quienes luego de algunas consideraciones sobre el tema, dice:

> "Nos queda solamente ver cuál va a ser el resultado de la apertura del Canal de Panamá. El grueso de las exportaciones del Perú va a Europa y continuará yendo. La pregunta es: los derechos que cobre el Canal, ¿desviarán el comercio de la ruta del Estrecho o no? El tráfico por el Canal será beneficioso para los pasajeros, quienes encontrarán en esta facilidad un estímulo para viajar. El comercio chileno seguirá utilizando la ruta del Estrecho si los derechos del Canal pasan de 3s. por tonelada"[84].

Por otra parte, y desde la perspectiva panameña, la larga historia norteamericana por dominar el Canal, no pasó desapercibida. Fue clara la intromisión norteamericana para acelerar el proceso independentista panameño, mas pasado el primer momento de euforia por tal aparentemente desinteresado "apoyo", el sentir panameño fue cambiando de opinión.

En el Perú se vivió tal desconfianza. Como ejemplo podemos recoger uno de los tantos comentarios aparecidos en el diario *El Comercio*, en tiempo en que ya se veía concretar la hazaña de ingeniería que constituía el Canal:

> "En Panamá hay quienes principian á sentir descontento, y se pide ya por los diarios la revisión del contrato celebrado con los americanos, al que se encuentra muchos puntos oscuros, y hasta cláusulas contradictorias, que seguramente harán en lo futuro bastante tirantes las relaciones entre los países contratantes"[85].

No corresponde a nuestro capítulo ni al objetivo de este volumen de nuestra *Historia Marítima*, el largo proceso de negociaciones entre el neo Estado –Panamá– y los Estados Unidos, en momentos en que su teoría del "Destino Manifiesto" los llevaba a proclamar la necesidad

de ejercer dominio en el Caribe y en lo que aparecía como una vía estratégica mundial, pero que además para los Estados Unidos constituía una vía fundamental para sus propios intereses nacionales.

Desde el Perú, algunas voces se dejaron sentir. Por constituir el pensamiento de uno de los más talentosos intelectuales peruanos de la época, transcribimos un párrafo de Francisco García Calderón Rey, de su notable *El Perú Contemporáneo*, escrito el año 1907. Ese libro ejemplar, que según Basadre "pretendía responder a estas preguntas: ¿Qué somos? ¿De dónde venimos y a dónde vamos como país?"[86]

> "Hemos hablado del "peligro americano". Pero hay que reconocer que es lejano, y aún más hay que convertirlo en utópico. Hemos dicho que el Canal de Panamá unirá estrechamente los dos mundos y que la doctrina de Monroe, en su sentido agresivo, encontrará con toda seguridad límites flexibles"[87].

En mayo de 1904 se estableció la primera autoridad norteamericana en la Zona del Canal, que tras organizarse reinició los trabajos al año siguiente, con la contratación de casi ocho mil trabajadores mayormente antillanos, pero también norteamericanos, españoles, italianos y panameños. En los años siguientes, el número de trabajadores continuó creciendo, presentándose pronto algunos problemas por las condiciones de trabajo imperantes. No obstante, las obras continuaron haciendo uso de una mano de obra masiva, al menos hasta 1911. A partir de esa fecha se produjeron reducciones sustantivas en el número de obreros empleados, creando una difícil situación para el gobierno panameño, que se vio acentuada en 1913 cuando las autoridades del Canal despidieron a casi diez mil obreros antillanos.

Tras algunas demoras causadas por deslizamientos de tierras en la zona del Pacífico, las obras concluyeron a mediados de 1914, siendo abierto al tráfico internacional el 15 de agosto de ese año, apenas doce días después del inicio de la Primera Guerra Mundial. Por tal razón, la ceremonia inaugural debió posponerse hasta el 12 de julio de 1920, en que la llevó a cabo el presidente norteamericano Woodrow Wilson. El canal, con un costo final de 937 millones de dólares, había logrado completar 79,6 kilómetros, empleando en parte el cauce de los ríos Grande y Chagres, y empleando tres sistemas de esclusas, una hacia el Atlántico y dos hacia el Pacífico, que elevaban a las naves del nivel del mar hasta el Lago Gatún.

El primer buque en transitar el canal fue el *Ancon*, una de las naves de la Compañía del Ferrocarril, realizando el tránsito en 9 horas con 40 minutos, desde Balboa a Cristóbal[88].

De acuerdo a la nota aparecida a mediados de setiembre en el semanario limeño *Variedades*[89], con ocasión del arribo del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, procedente del Pará, este habría sido el primer buque de guerra en cruzar el Canal, luego de su puesta en funciones.

En efecto, aun cuando en forma extraoficial, ya el 11 de abril, el buque de guerra norteamericano *Servern* y cinco submarinos de ese país lo habían atravesado. En los años cubiertos por esta investigación, el Canal sufriría algunos problemas, como la clausura por siete meses que tuvo lugar en setiembre de 1915, como consecuencia de un desprendimiento de tierra en la zona de Culebras[90].

Una nave que entra al Canal por el puerto de Colón, en el Atlántico, navega a nivel del mar por 7,5 millas hasta la compuerta de Gatún, donde se eleva 25,5 metros, por medio de tres esclusas, siendo remolcado en ellas mediante unos trenes o mulas eléctricas. En este lago, formado con el represamiento del río Chagres, se navega por 31 millas hasta llegar a la esclusa de Pedro Miguel, donde la nave desciende 9,5 metros, hasta el lago Miraflores, en el que se navega 1 milla para llegar a la compuerta de ese nombre, donde por dos esclusas se baja 16,25 metros y queda al nivel del Pacífico. El ancho del Canal varía entre 300 y 1 600 pies. La cantidad de naves que pueden cruzarlo diariamente varía en relación a muchos factores, pudiendo considerarse un promedio de 56 naves[91].

Hay que considerar que todas las perspectivas que se imaginaron en torno del canal y sus consecuencias de orden económico quedaron inconclusas y sin respuesta, en nuestra opinión, a partir del hecho prácticamente simultáneo de la apertura del Canal –el 15 de agosto de 1914– y el inicio de la Primera Guerra Mundial. Cualquier especulación en torno a las consecuencias que tuvo el inicio del tránsito en aquella vía, quedan en suspenso porque no sabríamos en cuánto influyó el nuevo Canal y en cuánto todo ese gran acontecimiento denominado simplemente como la Gran Guerra.

NOTAS AL CAPÍTULO I

1. FEILING, Keith..., *A History of England. From the coming of the English to 1918.* Londres, Macmillan, 1966, p. 1043.
2. PIRENNE, Jacques..., *Historia Universal. Las Grandes Corrientes de la Historia.* Barcelona, Océano, 1982, T. IX, p. 2967.
3. HERWIG, Holger H..., "The Influence of A.T. Mahan Upon German Sea Power". En: John B. HATTENDORF (editor)... *The influence of History on Mahan.* Newport, Naval War College, 1991, pp. 67-80.
4. FEILING, Keith... *Ob. cit.*, pp. 1046-1047.
5. *Ibídem...*, p. 1053.
6. VARFIS, Konstantinos..., "Naval Actions during the First Balkan War, 1912-1913". En: William R. ROBERTS y Jack SWEETMAN..., *New Interpretations in Naval History.* Annapolis, Naval Institute Press, 1991, pp. 173-181.
7. PIRENNE, Jacques..., *Ob. cit.*, T. IX, pp. 2962-2966.
8. HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario..., "Presencia, conflictos y relaciones con los Estados Unidos de América". En: *Iberoamérica, una comunidad.* Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989, p. 705.
9. MESA, Roberto..., "Las relaciones con los Estados Unidos y el nuevo escenario mundial". En: *Iberoamérica, una comunidad*, pp. 715-717.
10. PIRENNE, Jacques..., *Ob. cit.*, T. IX, pp. 2872-2876.
11. FEILING, Keith..., *Ob. cit.*, p. 1043. DINGMAN, Roger..., "Japan and Mahan". En: HATTENDORF, John B..., *Ob. cit.*, p.53.
12. *Revista de Marina.* Febrero 1908, pp. 462-464.
13. El contralmirante Evans había nacido en Virginia el 18 de agosto de 1846, ingresando en la Academia Naval en 1860. Durante la Guerra de Secesión luchó por la Unión a bordo de la corbeta *Powhatan* y después en el *Piscatawa*, *Shenandoa*, *Congress* y en el buque escuela *Saratoga*. Fue inspector de faros y representó a su país en la apertura del canal de Kiel. Comandó el *Yorktown* y el *Iowa*. *Revista de Marina.* Febrero 1908, pp. 416-418.
14. *Revista de Marina.* Marzo 1908, pp. 517-519.
15. *Revista de Marina.* Febrero-Marzo, 1909, p. 567.
16. GREENWAY, Ambrose..., "Introduction", En: *The Golden Age of Shipping. The Classic Merchant Ship 1900-1960.* London, Conway Maritime Press, 1994, pp. 7-13.
17. DUNN, Laurence..., "Cargo Ships", en *The Golden Age of Shipping...*, pp. 38-39.
18. *Ibídem...*, pp. 44-46.
19. *Ibídem...*, pp. 47-48.
20. *Ibídem...*, pp. 52-53.
21. WATSON, P.B..., "Bulk Cargo Carriers". En: *The Golden Age of Shipping...*, pp. 61-66.
22. BUXTON, Ian..., "Ship Design and Construction". En: *The Golden Age of Shipping...*, pp. 139-140.
23. *Ibídem...*, pp. 142-144.

24. MACLENNAN, Graeme..., "Marine Propulsion". En: *The Golden Age of Shipping...*, pp. 152-153.
25. *Ibídem...*, pp. 154-155.
26. *Ibídem...*, pp. 157-158.
27. WOODMAN, Richard..., "Navigation 1900-1960". En: *The Golden Age of Shipping...*, pp. 175-176.
28. *Ibídem...*, p. 176.
29. *Ibídem...*, p. 177.
30. *Ibídem...*, p. 179. KEMP, Peter (editor). *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford, Oxford University Press, 1990, pp. 42-43, 282.
31. BURRELL, David..., "Shipping Economics", en *The Golden Age of Shipping...*, p.164.
32. CERVERA PERY, José..., *La Marina Mercante Española. Historia y Circunstancia*. Madrid, Editorial San Martín, 1990, pp. 94-95.
33. BURRELL, David..., *Art. cit.*, p. 166.
34. *Ibídem...*, p. 167.
35. *Ibídem...*, p. 167-168.
36. CERVERA PERY, José..., *Ob. cit.*, p. 109. BURRELL, David..., *Art. cit.*, p. 168.
37. KOOIMAN, William..., *The Grace Ships, 1869-1969*. An Illustred History of the W.R. Grace & Co.Shipping Enterprises. Point Reyes, California, Komar Publishing, 1990, pp. 19-21, 46, 100.
38. *Ibídem...*, pp. 45-47.
39. *Ibídem...*, pp. 100-109.
40. *Ibídem...*, p. 32.
41. DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio..., *Historia Marítima del Perú*, T. III, vol. 2, p. 36.
42. PARRY, J. H..., *El descubrimiento del mar*. Barcelona, Editorial Crítica, 1989, p. 307.
43. NELSON, Wolfred..., *Cinco años en Panamá*. Panamá, Editorial Universitaria, 1971, p. 254. MCCULLOCH, David..., *The Path Between the Seas: The creation of the Panamá Canal, 1870-1914*. New York, 1977, pp. 27-28.
44. SOSA, Juan B., y ARCE, Enrique J..., *Compendio de Historia de Panamá*. Panamá, Editorial Universitaria, 1977, p. 83.
45. SUÁREZ, Margarita..., *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias de un banquero,* Lima, Fondo Editorial/ Banco Central de Reserva del Perú - Instituto de Estudios Peruanos, 1995, p. 61. Es muy valioso por muchas razones el libro de Suárez; aunque el tema específico del mismo no es sobre las vicisitudes del tráfico marítimo, ello queda muy claro en su exposición; temas como las subvaluaciones y el contrabando, así como el aprovechamiento de las dificultades para prever el arribo de los navíos, de lo que supieron usufructuar los mercaderes, en especial limeños, son aporte a la bibliografía de un tema que creemos un tanto postergado. Hoy resulta cada vez más difícil entender las enormes dificultades derivadas de lo que auténticamente era una incomunicación absoluta. Pensamos en la expresión del gran historiador inglés Arnold Toynbee, cuando llamaba al siglo XX, el siglo del "aniquilamiento" de las distancias. Hoy la incontenible revolución ocurrida en los medios de comunicación, nos hace cada vez más difícil pensar en cómo era aquel mundo ausente de medios elementales. El historiador debe tener hoy muy en cuenta eso, para no caer en anacronismos.
46. TELLO BURGOS, Argelia..., "Una idea en el siglo XVIII relativa a la construcción de un canal interoceánico a través del Istmo de Panamá". En *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*. Panamá, Academia Panameña de la Historia, octubre 1975-marzo 1976, N° 5-6, pp. 203-226.
47. Nuestra pretensión es traer a la reflexión del lector, lo que significó y cómo se realizó el tráfico comercial durante gran parte de los siglos coloniales. El tema, obviamente, lo encontramos detalladamente expuesto en los T. III, IV y V de

nuestra *Historia Marítima del Perú*, a cargo de sus autores, José Antonio del Busto, Guillermo Lohmann Villena y José A. de la Puente Candamo.

48. MCCULLOCH, David..., *Ob. cit.*, pp. 29-30.
49. Usamos el término nave en este caso, en la acepción semántica más lata: cualquier medio a través del cual se pueda navegar. Tal vez el término más adecuado sea embarcación.
50. DESTRUGE, Camilo..., *Biografía del General Juan Illingworth*, Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas - Banco Central del Ecuador, 1986, pp. 41-43. (La edición que usamos es la edición facsimilar hecha de la de 1914).
51. Aunque la expresión tenga mucho de anecdótica, y pudiera ser más adecuada en los apuntes de Ripley, se podría decir que la primera embarcación que atravesó el istmo, aunque entonces no existiera canal alguno, fue la *Rosa de los Andes*, ese enero de 1820.
52. Recojo la cita en Camilo DESTRUGE, *Ob. cit.*, p. 44.
53. DESTRUGE..., *Ob. cit.*, p. 46.
54. Son muchísimas las menciones, más o menos coherentes, referidas a la apertura de una vía entre los dos mayores océanos del mundo. Desde Europa podríamos mencionar una más, referida al siglo XVII: "... continuaron los descubrimientos geográficos, explorando los ríos Marañón y Orinoco, se intentó cortar el Istmo de Panamá y se iniciaron las misiones del Paraguay". IBARRA, Eduardo..., *España bajo los Austrias*, Barcelona, Editorial Labor, 1955, Tercera Edición, p. 412.
55. FRANCISCO BRICE, Ángel..., "El Canal de Panamá y el Libertador". En: *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*. Panamá, Academia Panameña de la Historia, julio-diciembre 1976, Nº 7 y 8, pp. 331-349. SOSA, Juan B. y ARCE, Enrique J..., *Compendio de historia de Panamá*. Panamá, Editorial Universitaria, 1977, pp. 269-270.
56. MCCULLOCH, David..., *Ob. cit.*, pp. 32-33, 35.
57. *Ibídem...*, 38.
58. SOSA y ARCE..., *Ob. cit.*, pp. 269-270.
59. Obtengo la referencia de lo que nos dejó relatado don José Benigno Samanez y Ocampo: "Por la mañana tomamos el tren que en 2 horas nos trasladó a este punto...", haciendo referencia a su desplazamiento desde Panamá a Colón. En: *Exploración de los ríos Peruanos Apurímac, Ene, Tambo, Ucayali y Urubamba, hecha por José B. Samanez y Ocampo en 1883 y 1884*. Lima, 1980, p. 120. El libro mencionado contiene también unos Anexos, entre ellos el que relata el viaje en 1886 entre Callao e Iquitos, del cual hemos tomado la referencia transcrita con anterioridad.
60. VÉLIZ, Claudio..., *Historia de la Marina Mercante de Chile*, Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, p. 158. La denominación de Aspinwall, corresponde a William Henry Aspinwall (1807-1875), comerciante norteamericano que hizo construir el ferrocarril interoceánico de Panamá entre los años 1849 y 1855. Los norteamericanos dieron a la ciudad de Colón el nombre de Aspinwall, pero tal no prosperó.
61. "... de manera que los barcos de esta última (la Mala Real Inglesa) llegaban a Aspinwall justamente dos días antes de que zarparan de Panamá los de la P. S. N. C., y de esta manera se efectuaba la travesía casi directa de pasajeros y correspondencia entre Europa y el Pacífico Sur. Pero el cruce a lomo de mula, a pie o en carro de las 45 millas del istmo era desagradable siempre y muchas veces peligroso debido a las altas temperaturas y la posibilidad muy real de contraer fiebres tropicales. Por esta razón, la terminación del ferrocarril del istmo hizo mucho más expedita y fácil la travesía...." *Loc. cit.*
62. "El país entero se conmovió mientras ambas líneas avanzaban con paso firme hacia un encuentro, que se llevó a efecto finalmente, el 10 de mayo de 1869". En: Promontory Point, Utah. El mes de viaje laborioso que separaba al Atlántico del Pacífico, había quedado reducido a una fracción de dicho tiempo. *Reseña de*

la Historia Norteamericana. S. L., Servicio de Información de los Estados Unidos, s. f., 194 p. La cita mencionada en las pp. 117 y 119.

63. MIDDENDORF, Ernst W..., *Perú,* Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1973, T. II, p. 154. El entusiasmo y la esperanza de progreso general se pueden constatar en la gran fiesta con enorme derroche económico y ceremonia por la inauguración de aquellas obras, a las que asistió Middendorf y de cuyo desarrollo nos deja una impresionante descripción.
64. NÚÑEZ, Estuardo..., *Viajes y Viajeros Extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*, Lima, 1989, p. 495.
65. Así el Presidente Ramón Castilla, en su primer Mensaje como Presidente Constitucional dirigido al Congreso el 1° de julio de 1845, decía: "Las vías de comunicación en la República no son atendidas como debían serlo; porque no hay una designación expresa en las leyes, que consagre tales o cuales rentas a su comodidad y mejora". En: *Mensajes de los Presidentes del Perú.* Recopilación y notas de Pedro Ugarteche y Evaristo San Cristóval, vol. I, Librería e Imprenta Gil, 1943, p. 148.
66. La expresión puede parecer hiperbólica, pero en la realidad no lo fue. Alguna razón acompaña al Vicealmirante (r) Mario Castro de Mendoza cuando dice: "El proceso histórico que conduce finalmente a la realización de la vía interoceánica de Panamá, se inicia en la época de Carlos V extendiéndose por cerca de cuatro siglos". *La Marina Mercante en la República, 1821-1968*, T. II, p. 77.
67. En: *Enrique Meiggs*, Lima, Editorial Universitaria, 1966, p. 95.
68. MC EVOY, Carmen..., *Un proyecto nacional en el siglo XIX. Manuel Pardo y su visión del Perú,* Lima Universidad Católica del Perú, 1964, 356 pp.
69. CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *La Marina Mercante en la República, 1821-1968*, T. II, Lima, Talleres de Artes Gráficas Martínez, 1980. Allí, en las páginas 124 a 129, el lector puede hallar una larga relación de hechos que contribuyen notablemente al mejor entendimiento del extenso proceso que constituyen los antecedentes, largos y laboriosos, del Canal de Panamá.
70. "Respecto a las negociaciones para la apertura de un canal, éstas pueden sintetizarse así: el 14 de enero de 1869 se firmó entre los representantes de los Estados Unidos y Colombia (Estados Unidos de Colombia) un Protocolo por el cual se concedía al primero el derecho de ejecutar la obra. El Senado colombiano, rechazó dicho protocolo porque en la práctica constituía una cesión de territorio en favor de los Estados Unidos. Un Tratado firmado por los plenipotenciarios colombianos y norteamericanos, el 26 de enero de 1870, fue aprobado con modificaciones por el Congreso Colombiano mediante la ley 97, de julio de 1870. Como el Senado de los Estados Unidos no ratificó el Tratado dentro del plazo acordado, el ejecutivo colombiano fue autorizado por la ley 33, de 1876, para negociar la apertura de un canal interoceánico de acuerdo con dicha ley. Con base en esta autorización, el gobierno colombiano celebró otro contrato con el ciudadano francés Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, el cual fue aprobado por la Ley 28, de 1878". En: *Política Exterior y Proyectos de Integración.* Editor General: Jorge NÚÑEZ SÁNCHEZ, Quito. Colección *"Nuestra Patria es América"*, 1992, p.116. El texto que hemos transcrito, culmina en una nota que remite a: Bouvier, Jean..., *Les deux scandales de Panamá*, Collection Archives dirigiee par Pierre Nora, Mesmil-sur l'Astree, 1964, p. 124 (hacemos tal mención para el lector que deseara añadir mayor información a la que estamos dando).
71. No nos corresponde en este trabajo profundizar al respecto, pero el texto de Lenin parece ajustarse exactamente a lo expuesto. Nos referimos concretamente a la tan conocida obra de Lenin: "El imperialismo fase superior del capitalismo".
72. Las onerosas condiciones que las repetidas propuestas entrañaban, dieron origen siempre a vigorosas polémicas. Como ejemplo de ellas podríamos mencionar el texto del artículo XIV del acuerdo suscrito con el consorcio francés, que a la letra

decía: "Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de establecer y de percibir por el pasaje en el Canal y los puertos dependientes de él, los derechos de faro, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque, halaje, de depósito y de estación, según las tarifas que ellos establezcan, y que podrán modificar en toda época". El tiempo de *privilegio* constaba en el artículo 1° y se señalaba en 99 años para explotar económicamente, empezándose a contar los años a partir del momento en que la obra entrase en servicio público. El acuerdo le consideraba en ese lapso una mínima participación a Colombia en los ingresos líquidos recaudados por la Compañía Universal; así, durante los 25 primeros años ella era de 5%; del año 26 al 50, del 6%; del 51 al 75 años, del 7% y del 76 al 99 años, del 8%.

73. Para el tema en referencia, creemos que es muy valioso el estudio de Hugo Rodríguez Acosta, *Elementos críticos para una nueva interpretación de la Historia Colombiana,* Bogotá, Editorial Túpac-Amaru Ltda., s.f. 266 páginas; es particularmente interesante el capítulo VII, titulado "Estudio histórico acerca del Canal interoceánico y la independencia de Panamá", pp. (157) a 202.
74. Bastaría recordar el caso del viaje Valparaíso-Callao, que de demorar 11 días, pasó a tan solo 6 días y 6 horas, disminuyendo el precio de 68 pesos a tan solo 42; el tornaviaje –siempre más lento porque se remontaba la corriente Peruana– había sido del Callao a Valparaíso de 22 días, disminuyendo a tan solo 7 días y 12 horas, mientras el valor del viaje disminuí también de 102 pesos a 68. Ver, pp. 43-44.
75. BATISTA, Xenia..., *Panamá en el siglo XIX.*, En: *Boletín de la Academia Panameña de la Historia.* Panamá, Academia Panameña de la Historia, enero-junio 1980, N° 21-22, pp. 95-128; y julio-diciembre 1980, N° 23-24, pp. 105-134.
76. ARROCHA GRAELL, Catalino..., *Historia de la Independencia de Panamá, sus antecedentes y sus causas. 1821-1903.* Panamá, Academia Panameña de la Historia, 1975, pp. 177-180. SOSA, Juan B. y ARCE, Enrique J..., *Ob. cit.*, pp. 269-270.
77. MUÑOZ, Armando..., "Estudio Preliminar" a NELSON, Wolfred..., *Cinco Años en Panamá.* Panamá, Editorial Universitaria, 1971, pp. xx-xxv. SOSA, Juan B. y ARCE, Enrique J.... *Ob. cit.*, pp. 288-289.
78. ARROCHA GRAELL, Catalino..., *Ob. cit.*, p. 183. SOSA, Juan B. y ARCE, Enrique J..., *Ob. cit.*, pp. 290-292.
79. SOSA, Juan B. y ARCE, Enrique J..., *Ob. cit.*, pp. 304-305.
80. ARROCHA GRAELL, Catalino..., *Ob. cit.*, pp. 194-211.
81. *Ibídem...*, pp. 213-217.
82. *Ibídem...*, pp. 239-277.
83. Las distintas opciones que se dieron entonces, aparecen bastante bien resumidas en el valioso Informe del cónsul G. B. Michell, correspondiente al año 1911. Ver: *Informes de los cónsules británicos*, vol. III, pp. 236-237.
84. *Informe de los cónsules...*, *Ob. cit.*, vol. II, p. 265.
85. *El Comercio*, agosto 30, 1907.
86. Esta mención la recojo del Prólogo de Basadre a la edición del libro antológico de García Calderón, editado el año 1954 por la editorial Juan Mejía Baca & P. L. Villanueva, bajo el título *En Torno al Perú y América (Páginas Escogidas)*, p. XV.
87. Recogemos la cita de la edición de *El Perú Contemporáneo*, editada por el Banco Internacional del Perú, el año 1981.
88. KOOIMAN, William..., *Ob. cit.*, pp. 31-32.
89. *Variedades.* Lima, setiembre 19, 1914, T. X, N° 342, p. 1238.
90. KOOIMAN, William..., *Ob. cit.*, p. 32.
91. ARRÓSPIDE MEJÍA, Ramón..., *Estudio Geopolítico-Histórico de la Influencia del Istmo de Panamá en el Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986, pp. 39-40.

Capítulo II
LA ACTIVIDAD NAVAL MUNDIAL

A. EL PENSAMIENTO NAVAL DE LA ÉPOCA

A todos los que en el Perú, de una u otra manera, estamos vinculados a temas navales nos resulta familiar el nombre del norteamericano Alfred Thayer Mahan, pero son menos los que conocen algo sobre los británicos Julian Corbett, Herbert Richmond y John A. Fisher. Todos ellos jugaron un rol importante en el desarrollo de la estrategia naval durante el periodo 1906-1919, influyendo en la tecnología y táctica. En tal sentido, nos parece necesario que antes de tratar sobre estos aspectos, debamos conocer ligeramente a los personajes que fueron sus inspiradores o artífices.

Alfred Thayer Mahan había nacido en West Point, en 1840, graduándose en Annapolis como oficial naval en 1859. Prestó servicios en diversos buques y en la Academia Naval. Fue comandante del *Wasp*, en el Atlántico Sur, y del *Wachusett*, en la estación del Pacífico, visitando en este buque algunos puertos peruanos, entre los que le llamó la atención Chimbote. En 1883 publicó su primer libro, un estudio sobre la Guerra Civil norteamericana: *The Gulf and Inland Waters*. Dos años después, al ser creada la Naval War College por el almirante Stephen B. Luce, Mahan dejó el mando del *Wachusett* para enseñar historia, reemplazando en 1886 a Luce en la dirección de la Escuela. En 1890 publicó su libro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (Boston, 1890) y dos años más tarde los dos volúmenes titulados *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, así como una biografía del almirante Farragut.

El segundo de sus libros se convirtió rápidamente en un gran éxito y en menos de diez años había alcanzado ya 15 ediciones en inglés y había sido traducido a cinco idiomas, además de suscitar comentarios diversos en todos los círculos especializados. Es conveniente señalar que la primera traducción al castellano fue llevada a cabo por la Armada de Chile, en 1900. Entre sus tempranos admiradores estuvieron el entonces funcionario público Theodore Roosevelt, el joven káiser de Alemania Guillermo II y su ministro de marina el almirante Tirpitz, la reina Victoria, el ministro de marina japonés Saigô Tsugumichi y otros personajes[1].

En 1893 Mahan dejó la Escuela para tomar el mando del crucero *Chicago,* buque insignia en el Mediterráneo. Durante sus visitas a los puertos europeos, fue objeto de diversas distinciones, recibiendo grados honorarios tanto en Cambridge como en Oxford.

Tras retirarse del servicio en 1896, continuó escribiendo sobre temas navales. Fue uno de los delegados norteamericanos a la Primera Conferencia de Paz, llevada a cabo en La Haya, en 1899, donde debió conocer al entonces contralmirante Fisher. En esos años escribe otros tres libros: *The Life of Nelson; The Embodiment of the Sea Power of Great Britain* (2 vols, 1897), *Sea Power in its Relations to the War of 1812* (1905); y *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence* (1913). Estando en el retiro fue ascendido a contralmirante. Mahan falleció en 1914, en momentos en que la aplicación de sus teorías habían llevado a Alemania a convertirse en la segunda potencia naval del mundo.

Sus teorías alcanzaron rápida divulgación en diversas marinas, identificando los principios básicos para que una nación pudiese convertirse en una potencia marítima. Usa para ello el caso británico. No obstante su valioso aporte en este rubro, en los aspectos estratégicos y tácticos, va a hacer algunos planteamientos que son rápidamente superados por la evolución de las propias armas navales. En tiempos recientes se ha discutido mucho, y aún se debate en torno a ello, si las propuestas de Mahan mantienen actualidad. Es difícil dar una respuesta cabal, pero en esencia resulta aún indispensable su estudio para comprender algunos principios de la estrategia y la táctica, extraidos brillantemente de los ejemplos históricos que analizó a lo largo de sus trabajos[2].

En Gran Bretaña, el gran impulsor de los cambios fue el almirante John Arbuthnot Fisher, Primer Baron de Kilverstone. Nacido en 1841, ingresó a la Armada a los trece años, ascendiendo a lo largo de su carrera hasta mandar uno de los buques más poderosos de la época, el *Inflexible* (1881). Luego fue director de la Escuela de Artillería (1883-85), director de Artillería y Torpedos (1886-91), superintendente de los Astilleros de Portsmouth (1891-2) y tercer Lord del Mar e inspector

(1892-97). En este último cargo propulsó el uso del destructor y de la caldera de tubos de agua, siendo ascendido a contralmirante en 1890 y seis años después a vicealmirante. Volvió al mar en 1897, como comandante de la Estación de Norteamérica y las Indias Occidentales.

Fue el delegado británico a la ya mencionada Primera Conferencia de Paz, en La Haya, en 1899, donde manifestó públicamente que la única forma de preservar la paz era haciendo la guerra lo más horrible posible; que "la moderación en la guerra era una imbecilidad" y que "la guerra es la esencia de la violencia". Estaba convencido de que una vez que estallara un conflicto, la flota británica debía "golpear primero, golpear duro y seguir golpeando hasta destruir al enemigo y evitar a Gran Bretaña los horrores de un conflicto prolongado".

Entre 1899 y 1902, Fisher mandó la flota del Mediterráneo, siendo promovido a almirante en 1901. La marina británica estaba entonces aún en la era de "pulir y brillar", sin que se estudiara estrategia, se diera un entrenamiento avanzado a sus oficiales superiores, se hicieran prácticas constantes de artillería ni se apreciara adecuadamente el potencial del torpedo. La flota estaba distribuida por todo el mundo en diversas estaciones navales y el bienestar del personal subalterno no era materia de preocupación alguna por parte del Almirantazgo. Las ideas de Fisher respecto a la eficacia lograron llevar a un buen nivel de entrenamiento a la flota del Mediterráneo, donde ensayó las propuestas que luego aplicaría desde el Almirantazgo.

En 1902 fue nombrado Segundo Lord del Mar del Almirantazgo, logrando hacer aprobar la reforma de Selborne, que procuraba introducir una mayor unidad y armonía en el cuerpo de oficiales, mediante el establecimiento de dos escuelas, en Osborne y en Darmouth, entrenándolos durante sus primeros años en el mar en materias comunes, tanto de navegación como de ingeniería. En 1903 y 1904 fue comandante de la Escuela Naval de Osborne. En octubre de este último año fue nombrado Primer Lord del Mar, cargo que va a ejercer hasta 1909, estableciendo un conjunto de reformas que permitieron a Gran Bretaña prepararse para la I Guerra Mundial. Fisher estaba convencido de que la guerra con Alemania era inevitable y que sería provocada por este último país tan pronto estuviese en condiciones de estar en ventaja sobre la flota británica. La otra consideración que Fisher tomaba en cuenta era la economía. De ese modo, elevó la eficiencia de la armada aplicando las siguientes reformas:

1. El diseño de un buque capital con artillería homogénea, el *Dreadnought* (1905-1906), y de cruceros con coraza mediana, velocidad de 25 nudos y artillería de calibre grueso, el *Invencible*.
2. La adopción del sistema de dotación núcleo para las unidades de reserva. Dotadas con solo 2/5 de su dotación prevista en caso de guerra,

estaban en condiciones de poder operar eficientemente tan pronto se les completara el personal.
3. La reducción sustantiva de la flota, dando de baja a unidades de pequeño poder combativo
4. La redistribución de la flota, suprimiendo o reduciendo varias de las estaciones navales para concentrar en aguas locales a las unidades más poderosas.
5. El entrenamiento intensivo de artillería, elevando en cuatro años la eficacia artillera de 2 000 a 7 000 yardas.
6. La gradual sustitución del carbón por el petróleo.

Además de esto, propulsó la idea de abolir el elitismo para la condición de oficial naval, dejando sin efecto los pagos para ingresar a Darmouth u Osborne, aun cuando esta idea solo dio frutos algunos años más tarde. También reformó las condiciones de trabajo para el personal subalterno.

Como es comprensible, estas reformas generaron violentas reacciones entre otros almirantes, produciéndose una activa campaña periodística en contra de Fisher. El líder visible de esta oposición era el almirante Lord Charles Beresford, comandante de la Flota del Canal, quien logró que en 1909 el gobierno designara una comisión para investigar la situación de la Armada, los resultados de esta comisión no avalaron las críticas de Beresford, pero llevaron a que Fisher, ofendido, renunciara al Almirantazgo en enero de 1910.

Al año siguiente, cuando Churchill se hizo cargo del Almirantazgo, llamó a Fisher como uno de sus asesores, y al estallar la Primera Guerra Mundial retomó su cargo de Primer Lord del Mar. Aplicaría parte de su energía en un gran programa de construcción naval, que conllevó el lanzamiento de más de 600 unidades, para poder enfrentar la guerra submarina irrestricta alemana. También impulsó el uso de pequeños globos como observadores antisubmarinos. Pronto entró en conflicto con Churchill, cuyas intromisiones en asuntos puramente técnicos consideraba insufribles. La campaña de Dardanelos marcó el punto de ruptura, pues mientras Churchill la apoyaba abiertamente, Fisher no estaba plenamente convencido de su factibilidad. Finalmente, renunció en mayo de 1915 y falleció cinco años más tarde[3].

En su labor, Fisher estuvo apoyado por el historiador Sir Julian Corbett, cuyos primeros trabajos históricos habían sido sobre la vida de George Monck (1889) y Sir Francis Drake (1890), publicando su conocido libro *Drake and the Tudor Navy*, en 1898. Ya en la Navy Records Society, dio a la prensa varios otros trabajos, apareciendo en 1900 *The Successors of Drake*. Dos años más tarde fue nombrado catedrático de historia en el Royal Naval College, en Greenwich; en 1903 dio clases en Oxford y en 1904 publicó *England in the Mediterranean: A Study in the Rise*

and Influence of British Power within the Straits, 1603-1714. Tres años después apareció *England in the Seven Years War: A Study in Combined Strategy*, obra en la que muestra la gran importancia del poder naval en la política nacional británica. Sus dos últimos libros aparecieron en 1910, *The Campaign of Trafalgar*, y 1911, *Some Principles of Maritime Strategy*, este último resumiendo en forma brillante los principios estratégicos que habían regido la política británica respecto a ultramar[4].

Todos estos trabajos, así como sus clases en el Royal Naval War College, ejercieron notoria influencia en el pensamiento naval británico. Amigo personal del almirante Fisher, tuvo directa participación en muchas de las reformas que este introdujera como Primer Lord del Mar del Almirantazgo, trabajando a su lado aun cuando en forma no oficial.

Otro notable colaborador de Fisher fue el futuro almirante Sir Herbert William Richmond. Había ingresado a la marina en 1885 y desde sus años iniciales fue muy crítico respecto a la poca preocupación existente por el estudio de la estrategia y la táctica, cuya comprensión solo podía lograrse, según señalaba Richmond, a través del estudio de la historia. Si bien fue considerado conflictivo por sus superiores, algunas de sus ideas sobre educación naval fueron acogidas por Fisher cuando este era Segundo Lord del Mar, traduciéndose en las llamadas reformas de Selborne, a las que ya nos hemos referido.

En 1913, creó la influyente *Naval Review*, que circuló profusamente entre la oficialidad joven, esparciendo sus ideas sobre un nuevo espíritu para el alto mando. Richmond proclamaba la necesidad de crear un cuerpo de oficiales con profundos conocimientos de estrategia y táctica, en vez de tener una armada que solo se basaba en el empleo del material. Mantuvo una posición crítica después de la guerra y tras un breve mando en la Estación de las Indias Orientales, terminó su carrera como primer director del Imperial Defence College, entre 1926 y 1931. En 1934 fue elegido profesor de Historia Imperial y Naval en Cambridge y en 1936 fue elegido Master de Downing College, de la misma universidad, cargo que ejerció hasta su muerte. Publicó dos valiosos trabajos sobre historia naval, *The Navy in the War of 1739-48* (1920) y *The Navy in India, 1763-83* (1931), pero su trabajo más influyente fue *Statesmen and Sea Power* (1946), libro que comenzó a desarrollar más extensamente, pensando en publicarlo como *The Navy as an Instrument of Policy*. La muerte lo sorprendió cuando había completado parte de ese trabajo, el que se publicó en 1953[5].

B. LOS NUEVOS CONCEPTOS DE LA GUERRA NAVAL

Hasta los primeros años del siglo XX, el típico buque de línea llevaba una gran variedad de artillería a bordo, con el propósito principal

de poder batir otros buques de la misma categoría. La distancia de combate para estos buques era de 6 000 yardas, en función al alcance y a la eficiencia del tiro de su batería principal, formada por cañones de 12 pulgadas. Estas piezas estaban destinadas a penetrar las corazas enemigas, mientras que las piezas de menor calibre debían concentrarse en aquellas zonas donde dicha coraza era menos gruesa. A la distancia señalada, los tiros eran casi rasantes, por lo que no se ponía mucho énfasis en proteger las cubiertas.

Sin embargo, ya desde 1898 se habían comenzado a introducir mejoras importantes en el control del tiro, logrando hacerlo mucho más eficaz hasta una distancia de 8 000 yardas, distancia que sería aumentada en los años siguientes hasta que en agosto de 1904 los japoneses lograron hundir al buque insignia ruso en Puerto Arturo, a una distancia de 14 000 yardas. Otro elemento a tomar en cuenta era el creciente alcance de los torpedos, que obligó a buscar una mayor distancia para el combate artillero. Todo ello llevó a cuestionar la necesidad de seguir construyendo buques capitales con tan variada artillería, pues los calibres menores simplemente iban quedando fuera de alcance. Esto fue percibido en varios lugares a la vez, surgiendo la idea del buque dotado con una batería de grueso calibre y otra de calibre menor para protección contra torpedos.

Si bien los norteamericanos fueron los primeros en diseñar un buque de este tipo, los británicos lograron construirlo y ponerlo en funciones mucho más rápidamente. El artífice de esto último fue el ya referido almirante John A. Fisher, quien desde 1900 había venido discutiendo el tema con el constructor naval W.H. Gard. Cuando en octubre de 1904 Fisher fue designado Primer Lord del Mar del Almirantazgo, comisionó a Gard como director asistente de construcción naval, nombrando poco después un comité para estudiar los diseños que este había elaborado.

En enero de 1905, el comité se decidió por un diseño que vino a ser el *Dreadnought*, con 17 900 toneladas de desplazamiento, propulsado a 21 nudos por la revolucionaria turbina. Su batería o artillería principal consistiría de 10 cañones de 12 pulgadas, ubicados en cuatro torres dobles, una a proa, dos en las bandas, y otra a popa; mientras que la batería secundaría estaría formada por 21 piezas de 3 pulgadas. Puesto en gradas en octubre de 1905, el buque estuvo listo un año más tarde, tan solo un día después de lo programado[6].

Si bien el tipo del *Dreadnought* estaba diseñado para ser el buque capital de una flota, esta debía también contar con los cruceros de batalla, naves lo suficientemente poderosas como para constituir la primera línea de contacto con el enemigo o ser el núcleo de escuadrones en operaciones independientes. Fue así que en marzo de 1905, el mismo comité del Almirantazgo británico seleccionó un nuevo diseño para

los cruceros de batalla. El resultado fue el *Invencible*, que desplazaba 17 250 toneladas, con cuatro torres dobles de cañones de 12 pulgadas y 16 piezas de 4 pulgadas, pudiendo navegar a 25 nudos, vale decir, tres nudos más que otros buques de su clase. A diferencia del *Dreadnought*, los detalles de los tres cruceros de batalla que se construyeron siguiendo ese diseño fueron mantenidos en secreto, hasta que entraron en servicio en 1908[7].

De esta manera, el acorazado tipo *Dreadnought* y el crucero de batalla tipo *Invencible* se convirtieron en los nuevos buques capitales de las armadas, dejando obsoletos a todos los otros acorazados y cruceros acorazados existentes. La reacción alemana no se hizo esperar, iniciándose una carrera que solo concluyó con la Primera Guerra Mundial.

Hemos ya señalado que mientras el canciller Otto von Bismarck estuvo al frente del gobierno alemán, la armada imperial fue fundamentalmente una marina costera. La situación varió con el ascenso al trono de Guillermo II, ferviente partidario de las ideas de Mahan sobre la importancia de desarrollar un Poder Marítimo y un Poder Naval para llegar a ser una potencia mundial. Durante los primeros años de su gobierno, la armada alemana creció pudiendo llevar a cabo operaciones lejanas para proteger a la pujante marina mercante e intereses alemanes en ultramar.

A partir de 1897, cuando el Káiser nombró al almirante Alfred von Tirpitz como ministro de Marina, la política naval alemana adquirió una mayor agresividad. Al año siguiente, haciendo masivo uso de los argumentos de Mahan, Tirpitz logró que el Reichstag aprobase un ambicioso programa de construcción naval, que consideraba diecinueve acorazados y ocho buques de defensa costera. Apenas dos años después, en 1900, un nuevo programa de construcción naval fue aprobado por el Parlamento, duplicando el número de acorazados. Bajo este programa se construyeron los acorazados tipo *Nassau* y los cruceros de batalla tipo *Von der Tann*, entrados en servicio en 1910. En 1908, como respuesta al *Invencible*, se volvió a modificar el programa de construcción naval alemán, cambiando los ocho buques de defensa costera por un número similar de cruceros de batalla[8].

En los años previos a la Primera Guerra Mundial, Alemania continuó construyendo una poderosa flota de alta mar. Pese a que nunca llegó a igualar a la flota británica en cantidad de buques capitales, en menos de veinte años se había convertido en la segunda potencia naval en el mundo. En esencia, sus buques capitales eran más pesados y protegidos, menos veloces y con menor potencia de fuego que los británicos. En ambos países, los desplazamientos de estos buques se ubicaron en el rango de 20 000 a 30 000 toneladas, con velocidades que llegaron a alcanzar los 30 nudos.

Por otro lado, Estados Unidos también comenzó a desarrollar una poderosa flota de alta mar. De hecho, había sido en ese país donde primero se concibió la idea de buques capitales con artillería homogénea, comenzando la construcción de los acorazados tipo *South Carolina* antes que el *Dreadnought* de Fisher, aun cuando éste fue completado primero. En los años siguientes, los diseñadores navales norteamericanos tuvieron muy presente el importante desarrollo que estaba logrando la marina imperial japonesa, elevando el tonelaje de sus diseños y el calibre de la batería principal, aquel hasta las 32 000 toneladas y esta hasta las 14 pulgadas.

Su sonada victoria sobre Rusia, en 1905, trajo para el Japón algunos problemas económicos. Quizá debido a ello, la carrera naval que Alemania y Gran Bretaña iniciaron aquel año no tuvo mayores repercusiones en Japón, siendo así que su primer acorazado moderno solo comenzó a ser construido en 1909. Al año siguiente, fue contratada la construcción de su primer crucero de batalla, el *Kongo*, en el astillero británico de la firma Vickers, siendo luego utilizado como modelo para otros tres buques de su clase, construidos en astilleros japoneses. En 1912 se comenzó la construcción de una nueva clase de acorazado, en respuesta al norteamericano *New York*, y cinco años después comenzaron los trabajos del *Nagato*, que con sus 32 720 toneladas se convertía en uno de los buques más poderosos de la época.

Otra marina importante de la época, con la cual el Perú tuvo una particular relación, fue la francesa. Habiendo combatido a los británicos durante siglos, los marinos franceses de finales del siglo XIX habían aportado nuevas ideas a la guerra naval, como el uso de los torpederos y los submarinos, en lo que vino a ser denominado como la *Jeunne Ecole*. Sin embargo, la Francia del 1900 había dejado su posición de segunda potencia naval en el mundo, desatendiendo las necesidades de su marina militar. El entendimiento con su antigua rival, en 1904, debilitó más aún la posición de la armada en la lucha por obtener fondos públicos. Solo con el inicio de la carrera armamentista entre Alemania y Gran Bretaña, los políticos galos se percataron de la necesidad de reconstruir su mermado poder naval.

Los primeros acorazados modernos franceses recién fueron construidos entre 1910 y 1914. Se trataba de cuatro unidades de 23 100 toneladas, la primera de las cuales llevaba el nombre de *Coubert*, armadas con piezas de 12 pulgadas en seis torres dobles, y con una velocidad de 20 nudos. Solo otros tres acorazados fueron construidos en el periodo bajo estudio, resultando así que Francia no pudo recuperar la posición que antes había ostentado como potencia naval[9].

Varios otros países llegaron a construir o adquirir acorazados modernos. Entre los que tenían tecnología suficiente para construirlos se

encontraron Italia, Rusia, Austria y, con modelos más pequeños, España. Los que debieron limitarse a comprarlos fueron Turquía, Brasil, Argentina y Chile, con dos unidades cada uno, aun cuando el estallido de la Primera Guerra Mundial hizo que la entrega del primer acorazado chileno fuese postergada hasta 1920, y la del segundo definitivamente cancelada.

La mejor prueba de estas poderosas y caras unidades navales fueron las batallas de la Primera Guerra Mundial, principalmente la de las Malvinas, en diciembre de 1914; la de Dogger Bank, en enero siguiente; y la de Jutlandia, en mayo de 1916. Las lecciones que ellas brindaron fueron varias y muy valiosas. Resultaba claro que el mejor uso de los buques capitales era en las formaciones de flota; debiendo buscarse una distancia de batalla superior a las 15 000 yardas. La protección de las cubiertas debía ser mejorada, pues la mayor distancia hacía que los proyectiles impactasen con un mayor ángulo. Asimismo, era necesario encontrar medidas apropiadas para mantener la estabilidad de la cordita, cuyo estallido extemporáneo podía hacer explotar los proyectiles almacenados en las torres. Por otro lado, el rápido desarrollo de los torpedos y las minas, obligó a limitar las operaciones tácticas, mientras que la aparición de los veloces destructores y la aviación llevó a modificar la artillería secundaria, dándole mayores cadencias de tiro y ángulos de elevación[10].

El desarrollo de la aviación trajo consigo la posibilidad de usar los aviones en provecho de las flotas. Muy temprano surgió la idea de poder llevar aviones a bordo de los buques, debiendo resolverse el primer problema que ello planteaba, cual era el que pudiesen despegar. Ya desde 1910 se venían lanzando aviones desde unidades navales, aun cuando estos, en su mayor parte, eran botes voladores o hidroaviones. A partir de 1913, los británicos comenzaron a hacer ensayos para que estos aviones pudiesen transportar torpedos, y al inicio de la guerra, tres vapores fueron convertidos en buques para llevar estos aviones a la zona de lanzamiento. La recuperación del avión era importante, pero no esencial. No obstante algunos éxitos limitados, las condiciones del mar del Norte no resultaban las más adecuadas para ese tipo de aeroplano, cuyo uso se incrementó por las necesidades no solo de atacar a una fuerza enemiga sino de avistarla para que la flota pudiese llevar a cabo el ataque. Esto demandaba el uso repetido de los aviones, que obviamente requerían ser recuperados y vueltos a lanzar.

Se vio así la necesidad de usar aviones en remplazo de los hidroaviones, realizándose varios ensayos con dicho fin. Fueron modificando algunos buques para darles cubiertas de vuelo, tal como el crucero de batalla *Furious*, al que se dotó de cubiertas de vuelo a proa y a popa. Sin embargo, las corrientes de aire que ocasionaba la superstructura

hicieron ver la necesidad de contar con una cubierta corrida a todo lo largo del buque. Nació así el portaviones propiamente dicho, el primero de los cuales fue el H.M.S. *Argus*, buque de pasajeros cuya superestructura fue totalmente arrasada en 1917. Antes de finalizar la Primera Guerra, ya los británicos tenían otros portaviones en construcción, al igual que los japoneses y norteamericanos[11].

El núcleo principal de una flota debía contar con un adecuado sistema de alerta temprana, provisto por cruceros y destructores que se adelantaban en dirección al enemigo. El diseño de los cruceros de principios de siglo obedecía a dos escuelas de pensamiento, una que propiciaba unidades grandes y poderosas, capaces de romper la cortina de cruceros y entrar en contacto con el núcleo principal enemigo; y otra que abogaba por buques pequeños y de gran velocidad. En esencia, iban armados con artillería de 4 a 6 pulgadas, alcanzando velocidades que llegaron a ser cercanas a los 30 nudos, pues se esperaba que liderasen flotillas de destructores. Al entablar contacto con los buques cortinadores enemigos, debía hacer uso de la radio para avisar a su propia fuerza. Durante la guerra, muchos de estos buques fueron dotados con aeronaves y globos de observación, para incrementar así la capacidad de búsqueda de la flota; en términos generales, se podían clasificar en cruceros ligeros y cruceros pesados, los primeros destinados a operar con la flota, mientras que los segundos podían actuar protegiendo rutas marítimas distantes[12].

El destructor apareció como un buque especializado a finales del siglo XIX, cuando había necesidad de lanzar torpedos lo más cerca posible al blanco seleccionado. Inicialmente asociado al torpedero, aun cuando más grande y potente, el destructor tenía la misión primaria de proteger a la flota contra los ataques de buques torpederos enemigos. Era, pues, un buque destructor de torpederos. Ya a principios de este siglo se había diferenciado muy claramente del torpedero, siendo dotado de muy alta velocidad, llegando a sobrepasar los 30 nudos en la década de 1910-1920, artillería de 3 ó 4 pulgadas, algunos tubos lanzatorpedos y una eslora bastante larga en relación a su manga. Durante la guerra se le incrementó la artillería, probando ser un excelente buque de escolta contra submarinos, función que continuaría realizando de esa época en adelante, desempeñándose igualmente bien como buque minador. Pero también la guerra dejó como enseñanza la necesidad de un mayor desplazamiento para este tipo de unidades[13].

A lo largo de estas páginas hemos venido insistiendo en la creciente importancia que tuvo la lucha contra los submarinos. Justo es, pues, que hagamos una breve revisión de lo que fue el desarrollo de este tipo de embarcación.

El uso de una nave capaz de navegar sumergida era ya un viejo an-

helo cuando a finales del siglo pasado los franceses y los norteamericanos lograron producir los primeros submarinos realmente funcionales. Fruto del ingenio de grandes diseñadores como Maxime Laubeuf[14] y John Philip Holland, fueron inicialmente concebidos como medios para la defensa de puertos, cercanamente asociados a los torpederos. Poco a poco dicha función fue cambiando hacia roles más ofensivos, principalmente debido al entusiasmo de sus dotaciones y no como efecto de la planificación de los altos mandos. Hacia 1906, con la notable excepción de Alemania, las principales marinas ya contaban con submarinos de tipo costero, con un solo casco, en el cual se contenían los tanques de lastre. Tres años más tarde, el submarino británico tipo D, con un desplazamiento sumergido de 316 toneladas, se convirtió en el primero con capacidad de actuar en alta mar[15].

En Francia, el diseño original de Maxime Laubeuf, ganador de un concurso convocado por el Ministerio de Marina en 1899, fue mejorado e imitado por otros países en los años siguientes, conforme a la experiencia que los sucesivos modelos brindaron. Su doble casco le permitía tener los tanques de lastre fuera del área interior, y si bien inicialmente utilizaron máquinas a vapor para propulsarse en superficie, hacia 1909 fueron cambiando a motores de combustión interna, mientras que desde un principio usaron motores eléctricos para navegar en inmersión. La velocidad y el tamaño de los submarinos fueron incrementados rápidamente durante el periodo revisado, de 8 a 20 nudos, y de 290 a más de 2 000 toneladas de desplazamiento[16].

Su forma de ataque también fue variando, en directa proporción a su creciente autonomía sobre y bajo el agua. Fue así que mientras el *Narval*, construido en 1899, podía alejarse muy poco de la costa, los submarinos que participaron en los primeros años de la Gran Guerra tenían ya autonomía suficiente para navegar más de 4 000 millas. Los torpedos podían ser lanzados desde tubos interiores o liberándolos de unos contenedores externos. Todos estos adelantos llevaron a que a partir de 1912 se comenzara a pensar en el submarino como parte de la flota[17]. El problema era justamente su empleo. Si bien hubo algunas voces tempranas señalando que debía ser utilizado contra el comercio enemigo, la idea predominante fue que debía limitarse a atacar buques de guerra.

Hemos ya señalado que Alemania fue la última de las grandes potencias en contar con submarinos. El *Unterseeboot 1* (U1) fue construido en Kiel, en 1906, siguiendo un diseño francés. Este tardío inicio le dio dos ventajas significativas: el poder aprovechar las mejoras introducidas en los diseños ajenos y el llegar a la Primera Guerra Mundial con una flota de submarinos más moderna que la de sus contrincantes. El devastador uso que hicieron de ellos fue lo que marcó la diferencia.

El varias veces citado almirante Fisher se encontraba ya en el retiro en 1912, pero se percató claramente de la gran importancia que este nuevo tipo de embarcación tendría en el futuro. Fue por ello que envió hasta dos memorándums a Churchill, Primer Lord del Almirantazgo, advirtiendo del peligro submarino y sugiriendo que en vez de construir un *Dreadnought* ordenase la construcción de veinte submarinos más[18].

La guerra dio varias lecciones a uno y otro bando. Los británicos construyeron unos enormes submarinos, con desplazamiento de más de 2 500 toneladas en inmersión, con la idea de que actuasen como una flotilla más dentro de la flota, el concepto de empleo era totalmente errado, pues hacía perder al submarino buena parte de su ventaja, arriesgándolo a ser dañado en superficie. Los alemanes aceleraron el proceso de construcción de submarinos, y tras la captura de Bélgica diseñaron y fabricaron unos submarinos más pequeños, destinados a operar en aguas del Canal Inglés. Este tipo de submarino, capaz de ser transportado en tren, dividido en tres secciones, fue despachado de esa manera a Pola, la base austriaca en el Adriático, y posteriormente a Turquía. También construyeron pequeños submarinos destinados únicamente para el sembrado de minas, idea que fue seguida por los británicos, y que posteriormente fue modificada dándoles mayores dimensiones y dotándolos con tubos lanzatorpedos y eventualmente con artillería.

Como una respuesta al bloqueo británico, los alemanes diseñaron y pusieron en funciones un submarino de carga que pudiese burlar el bloqueo y arribar a los inicialmente neutrales Estados Unidos. Cuando este país entró a la guerra, el *Deutchland* y otros dos submarinos de esta clase fueron armados con tubos lanzatorpedos y artillería, pudiendo así sobreponerse a las limitaciones que el número de torpedos imponía. En efecto, podían hundir a los mercantes enemigos usando la artillería sin necesidad de gastar los siempre escasos torpedos.

Los británicos respondieron con otros diseños, entre ellos los submarinos antisubmarinos. La idea básica era producir un submarino con una velocidad tal que le permitieran alcanzar al único tipo de blanco naval que los alemanes ofrecían, sus propios submarinos. Ello llevó a la reducción de la vela o superestructura, alcanzando velocidades de 15 nudos bajo el agua, y a contar hasta con 6 tubos lanzadores de torpedos. Se le dotó también con un sistema de hidrófonos para poderse guiar contra el submarino enemigo[19].

Si bien existían varios otros tipos de buques, como los minadores, los torpederos, los buques de transporte de tropas y los auxiliares de la flota, vamos a detenernos en este punto pues creemos haber hecho una rápida revisión de los principales tipos de unidades navales del periodo 1906-1919.

C. AVANCES TECNOLÓGICOS DEL PERIODO

Hemos visto ya que durante el periodo bajo estudio se introdujeron algunos importantes cambios en las plantas de propulsión marinas. Uno de los que fue tempranamente adoptado para uso naval fue la turbina, por sus ventajas respecto a la máquina alternativa, no solo en espacio sino también en confiabilidad. Se puede considerar que ya en 1906, la turbina se había convertido en la norma aceptada por la marina británica, siendo rápidamente seguida por otras armadas. No obstante, el uso de la turbina acarreaba también algunos problemas, tales como su excesiva velocidad respecto a la hélice y la constante falla en las tuberías de bronce de los condensadores cuando se navegaba a alta velocidad[20].

La solución al primero de estos problemas fue encontrada en 1909, luego que el principal fabricante británico de turbinas, Charles Parsons, usando un sistema de engranajes, lograra que las 1 700 revoluciones por minuto de una turbina se convirtiesen en 74 revoluciones en la hélice; se ahorraba así una cantidad considerable de combustible y se prolongaba la vida útil de las hélices. El engranaje reductor comenzó a ser utilizado en la armada británica a partir de 1912, demorándose un poco más su aceptación y generalización en otras armadas[21].

Otros elementos importantes en el sistema de propulsión eran las calderas y el combustible que se quemaba en ellas para producir vapor. Las primeras eran de tubos de agua, y tanto la marina británica como la norteamericana usaban las fabricadas por Babcock para los buques capitales y las de Yarrow para los buques menores. Los alemanes, por su parte, empleaban la Schultz-Thornycroft, algo más eficiente que las otras dos. A partir de 1910 comenzaron a probarse supercalentadores, que elevaban la temperatura del vapor, haciendo más eficiente el trabajo de las calderas. Un año antes, la marina británica había decidido cambiar de combustible, adoptando el uso del petróleo en reemplazo del carbón. Las ventajas eran varias, entre ellas la demanda de una menor área, la reducción en el peso de la planta propulsora y en el del combustible, la disminución del personal involucrado y del costo requerido[22].

Si bien los diseños del casco habían venido mejorando desde fines del siglo XIX, gracias a las pruebas en tanque, el diseño del *Dreadnought*, con el incremento de la velocidad de los buques capitales, de 18 a 21 nudos, conllevó algunas modificaciones en cuanto a la eslora de este tipo de buques. El otro tema vinculado al casco es el de la protección; en la época bajo estudio existían dos métodos generales para la protección del casco de los buques capitales. El método adoptado por la marina británica consideraba una gruesa coraza en la línea de agua, cubriendo las partes vitales del buque, mientras que una coraza

menor continuaba protegiendo la parte superior del casco. La cubierta también tenía cierto grado de protección en las zonas vitales. El método norteamericano usaba una gruesa coraza en la parte central y en la cubierta, produciendo una zona totalmente protegida.

La Primera Guerra Mundial dejó varias lecciones que demandaron algunos cambios. El desarrollo de las armas submarinas mostró la necesidad de proteger la parte sumergida del casco, mientras que calderas y turbinas fueron reubicadas, de modo que un solo impacto no dejara sin propulsión al buque. Se comprobó la mayor eficacia en el uso del vapor supercalentado y también se vio la conveniencia de elevar el francobordo para mantener más secas las cubiertas y los compartimientos del buque[23].

El armamento naval también vivió cambios importantes en el periodo 1906-1919. Uno de ellos fue el significativo aumento de la artillería principal de los buques capitales. Al inicio del periodo, lo usual eran los cañones de 12 pulgadas, aun cuando la marina alemana los prefería de 11,14 pulgadas. Sin embargo, en 1918 encontramos que los ingleses cuentan con piezas de 13,5; 15 y hasta 18 pulgadas, y los alemanes han pasado a usar piezas de 14,6 pulgadas y a proyectar buques con artillería de 16,54 pulgadas. Estados Unidos y Japón también optan por cañones de 16 pulgadas. Si bien el tamaño de la artillería iba en proporción al de los proyectiles, el peso de estos últimos variaba significativamente de marina a marina. Para poner un ejemplo, entre 1906 y 1918, el peso nonimal de un proyectil británico de 12 pulgadas era de 386 kilos, mientras que en la flota rusa alcanzaba los 471 kilos. El peso promedio del mismo proyectil en las ocho principales marinas del mundo era de 424 kilos. Conforme existían estas variaciones, también se presentaban diferencias en el tipo de impulsor empleado, con distintas combinaciones de nitrocelulosa y nitroglicerina para producir cordita, destacando en este proceso los químicos alemanes. Los proyectiles habían sido mejorados en su forma, al agregarles un cono que reducía su resistencia al aire. Por otro lado, la carga explosiva propiamente dicha, también variaba entre las principales marinas, siendo la más usual la que empleaba el trinitrotolueno, pero en términos generales se habían reducido en relación al peso total del proyectil. La artillería principal iba colocada en torres giratorias, que en su parte baja se conectaban con los pañoles de munición que debía abastecerla[24].

El colocar dos o más cañones en una misma torre tenía la ventaja de reducir el peso y el espacio por cañón, pero por otro lado, esto mismo producía una concentración de peso que podía resultar inadecuada para la estructura del buque. Fue por ello que, durante nuestro periodo, la norma general fue la torre con dos cañones, movidas hidráulicamente. Durante la Primera Guerra Mundial la máxima elevación de la

artillería principal oscilaba entre 13,5 y 20°, aun cuando algunos diseños especiales llegaban hasta 30°. La descarga del casquillo continuó siendo en forma manual hasta finales del periodo, cuando se introdujo el uso de los acumuladores neumáticos. Durante la guerra se efectuaron algunas otras mejoras, especialmente en la seguridad de las cargas impulsoras y los proyectiles, durante su recorrido desde los pañoles hasta la torre[25].

La artillería secundaria utilizada a bordo consistía, principalmente, en piezas de 3 a 6 pulgadas, por lo general colocadas en montajes simples, con una elevación y alcance máximo de 30° y 18 800 yardas. La artillería antiaérea comenzó a ser instalada a bordo en 1914, aun cuando su desarrollo principal ocurrió durante la Segunda Guerra Mundial.

La eficacia del tiro naval depende del cálculo correcto de la posición y distancia del blanco al momento en que los proyectiles del buque propio arriben a él. Para ello, ya desde 1911, los británicos habían venido empleando medios ópticos para calcular la distancia y controlar el tiro de la artillería principal. A partir de 1915, se comenzó a utilizar información giroscópica para realizar los disparos en el momento preciso del balanceo del buque, así como centros de ploteo o seguimiento del tiro, donde se llevaba a cabo el cálculo respectivo[26].

Las armas submarinas también vivieron algún desarrollo en el periodo 1906-1919. El torpedo se diferenció en tres categorías principales: contra buques de superficie, contra submarinos y de lanzamiento aéreo. En términos generales, el primero de ellos creció en dimensiones, carga explosiva y alcance. Es así que los británicos cuentan en 1906 con un torpedo con 17,7 pulgadas de diámetro, 91 kilos de explosivos y un alcance máximo de 4 000 yardas; y en 1917, el torpedo de superficie llega a tener 21 pulgadas de diámetro, 227 kilos de explosivos y un alcance máximo de 18 000 yardas. Esa tendencia evolutiva se reproduce en las otras marinas del periodo. Los torpedos contra submarinos comienzan a ser empleados en destructores y buques mayores, conforme veremos al tratar de ese tipo específico de unidad. Los torpedos lanzados desde aviones aparecen ya en 1915, aun cuando sus dimensiones están limitadas por la capacidad de la aeronave que lo transporta. Inicialmente, los británicos emplean torpedos de 14 pulgadas, con carga explosiva de 43 kilos y un alcance de 1 000 yardas. Tres años después, los aviones ingleses han mejorado su capacidad y pueden transportar torpedos de 17,7 pulgadas, con 113 kilos de explosivos y un alcance de 2 000 yardas, mientras que la versión alemana tenía 158 kilos de explosivos y un alcance ligeramente mayor[27].

El uso de torpedos guiados por nadadores o buzos, también tuvo su origen en la Primera Guerra Mundial, cuando los italianos diseñaron el

Mignatta, utilizando un torpedo de 14 pulgadas y 175 kilos de explosivos, dirigido por dos nadadores. Lograron atacar el puerto de Pola, en noviembre de 1918, hundiendo un acorazado austrohúngaro y un buque auxiliar[28].

Las minas habían venido siendo utilizadas desde mediados del siglo XIX, pero ciertamente, al inicio de nuestro periodo, muchas marinas, excepto la rusa y la alemana, las consideraban aún un arma poco noble. De hecho, el gran cambio en esta percepción se produjo durante la Primera Guerra Mundial, por su gran eficacia contra los submarinos. Para darnos una idea de ello podemos señalar que la marina británica, que empezó el conflicto con unas 4 000 minas, llegó a emplear más de 130 000 de estos artefactos, más del doble que cualquiera otra armada.

El tipo de mina más utilizado durante la Guerra fue la mina de amarre, la cual, cumpliendo regulaciones internacionales, debían desactivarse en caso de ruptura del cable que las sujetaba. Este tipo de minas se componía de tres elementos principales: la mina propiamente dicha, el lastre y el plomo. Eran lanzadas formando un solo conjunto, y pocos segundos después de entrar en contacto con el agua, se desprendía el plomo, hasta alcanzar el límite de su cable de amarre, jalando luego al lastre, que comenzaba a hundirse liberando a la mina. Al llegar al límite del cable que los unía, el lastre arrastraba la mina a su posición final. La profundidad usual de la mina británica HII, con 145 kilos de carga explosiva, eran 60 brazas, pudiendo llegar hasta 200 en condiciones especiales. Si bien en su mayor parte las minas eran cilíndricas, tanto los aliados como los alemanes desarrollaron minas para ser sembradas desde submarinos por compuertas especiales o por los tubos lanzatorpedos. A partir de 1917, los alemanes adaptaron algunas minas para ser lanzadas desde aeronaves, empleándolas en el Báltico, donde lograron hundir un destructor ruso.

En términos generales, existían dos tipos de minas: las controladas u observadas, que eras disparadas eléctricamente desde tierra; y las de contacto, que explotaban al chocar con un casco. Se emplearon varios métodos para activar la explosión, pero el más usual fue el impacto directo sobre unas protuberancias de plomo, que al quebrar una ampolleta interior iniciaban la explosión. En 1918 ya se habían desarrollado minas acústicas, y hacia el final del conflicto los británicos llegaron a desarrollar una mina activada por el campo magnético que formaba el casco metálico de una nave[29].

Como es comprensible, fueron los británicos y los norteamericanos quienes más se preocuparon por desarrollar otras armas antisubmarinas. Fue así que a principios de 1916 lograron poner en función, aun cuando en forma limitada, la carga de profundidad tipo D. Con una carga explosiva de 136 kilos en un depósito cilíndrico, era disparada desde los

buques de superficie utilizando una pistola hidrostática, hundiéndose de inmediato hasta alcanzar la profundidad programada para explotar (unos 46 metros de día y 30 en la noche). Los norteamericanos utilizaban otro tipo de lanzador, un cañón en forma de Y, que podía disparar cargas por ambas bandas, a distancias que oscilaban entre 46 a 73 metros[30].

Ya hemos señalado la aparición de la radio como uno de los elementos que facilitaron la seguridad de la navegación; debemos ver ahora las grandes ventajas que trajo en el campo naval. El uso de la radio de larga distancia permitía el control de las operaciones de una flota en la mar, mientras que radios de menor alcance eran empleados para que los buques de la flota pudiesen mantenerse comunicados entre sí. Esto último permitió a los japoneses cubrir todas las rutas de aproximación rusas en la guerra de 1905, al igual que al almirante inglés Jellicoe conocer el zarpe de la Flota de Alta Mar alemana, antes de Jutlandia.

No obstante, el empleo de la radio tenía la desventaja de que las ondas emitidas podían ser captadas por cualquier receptor que sintonizara dicha frecuencia. Ello llevó a la aparición de equipos que, además de recibir la señal, permitían identificar la dirección de la cual procedía la emisión; ya hemos visto de qué manera esto se convirtió en una ayuda a la navegación propiamente dicha, pero en lo naval permitió la aparición de los descifradores de códigos y el establecimiento de medidas deceptivas o de engaño en la emisión de las señales de radio[31].

La electricidad también encontró aplicación en el sonar, que vino a sustituir con éxito, ya al final de la Primera Guerra Mundial, a los hidrófonos, que indicaban la dirección en la que se hallaba un submarino por el ruido que hacía. El sonar funcionaba mediante un impulso eléctrico que emitía un pulso de sonido a través del agua. Al chocar contra un cuerpo metálico, el casco de un buque era reflejado y captado por la nave emisora, indicando la marcación y la distancia a la que se encontraba dicho buque.

Otro desarrollo en el campo naval fue el camuflaje y la decepción. Lo primero tuvo su primer ensayo en la adopción del color gris para los buques de guerra, color que fue introducido por la marina alemana y francesa ya en 1895. Los norteamericanos adoptaron ese color tres años más tarde, durante la guerra con España, y Gran Bretaña lo hizo a partir de 1903. Pero el verdadero impulso lo dieron los ataques submarinos durante la Primera Guerra Mundial. Este se realizaba a través de una rápida observación del blanco por el periscopio, llevada a cabo por el comandante del submarino, en unas condiciones de visibilidad que no siempre eran buenas, pese a lo cual, debía ser estimada la dirección y velocidad del blanco. Primero los británicos y luego los norteamericanos, los principales afectados por este tipo de amenaza,

buscaron la forma de hacer más difícil esa ya compleja tarea. Con la activa participación de pintores, ambas marinas llegaron a producir diversos patrones de pintura, que buscaban achatar los contornos y contrarrestar las sombras de modo de confundirlo con el fondo[32].

La decepción o engaño también comenzó a ser empleada durante la Primera Guerra Mundial, tratando de dar una impresión distinta a lo que el buque era en realidad. Esto fue emprendido tanto por alemanes como por británicos. Aquellos, empleando exitosamente buques de guerra o mercantes armados para atacar el comercio marítimo británico, a los que se hacían algunas modificaciones, desde la simple pintura con los colores de alguna línea mercante neutral, hasta el cambio de la superestructura, los británicos tenían otro tipo de propósito: hundir u obligar a los submarinos alemanes a disparar sus torpedos contra blancos falsos. Para ello, desde finales de 1914, pusieron en servicio dos posibles soluciones: los buques Q y los falsos acorazados y cruceros de batalla. Los primeros eran buques menores de la armada, cuya artillería era disimulada de modo que aparentasen ser blancos fáciles e inofensivos para los submarinos. Cuando estos emergiesen y tratasen de hundirlos a tiros de cañón, el buque Q debía reaccionar y hundir al submarino. Tal teoría resultó un fracaso, pues si bien lograron enviar al fondo a once submarinos alemanes, ello les costó treinta y un buques Q. Los falsos acorazados y cruceros de batalla tampoco resultaron muy eficientes y la presencia de catorce de ellos en la guerra solo duró un año[33].

NOTAS AL CAPÍTULO II

1. HATTENDORF, John B. (editor)..., *The Influence of History on Mahan*. Newport, Naval War College Press, 1991.
2. HUGHES, Wayne P..., "Mahan, Tactics and Principles of Strategy". En: HATTENDORF, John B. (editor)..., *The influence of History on Mahan,* pp. 25-36.
3. KEMP, Peter..., *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford, Oxford University Press, 1990, pp. 307-310.
4. GOLDRICK, James y HATTENDORF, John B..., *Mahan is not enough. The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*. Newport, Naval War College Press, 1993.
5. GOLDRICK, James y HATTENDORF, John B..., *Ob. cit.,* KEMP, Peter..., *Ob. cit.*, pp. 702-703.
6. SUMRALL, Robert F..., "The Battleship and Battlecruiser". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 14-17.
7. *Ibídem...*, pp. 15-17.
8. *Ibídem...*, p. 18. HERWIG, Holger H..., "The Influence of A.T. Mahan Upon German Sea Power". En: *The influence of History on Mahan*, p. 70.
9. LE MASSON, Henry..., "La Difficile gestation du croiseur léger Français. 1910-1926". En: *La Revue Maritime*. París, N° 199, mayo 1963, pp. 577-594. GUIGLINI, Jean..., "Les Croiseurs-cuirassés français du début du siècle". En: *Neptunia*. París, Association des Amis du Musée de la Marine, 1995, N° 198, pp. 22-40.
10. SUMRALL, Robert F..., *Ob. cit.*, pp. 24-30.
11. FRIEDMAN, Norman..., "The Aircraft Carrier". En: *The Eclipse of the Big* Gun, pp. 37-38.
12. BROWN, David K..., "The Cruiser". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 55-58.
13. LYON, David..., "The Destroyer and Torpedo Boat". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 80-86.
14. LE MASSON, Henry..., "Laubeuf. Inventeur de submersible sa vie et son oeuvre, 1864-1939",. "En: *La Revue Maritime*. Paris, N° 234, julio 1966, pp. 837-862.
15. WILSON, Michael..., "The Submarine". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 96-97.
16. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "Los sumergibles Ferré y Palacios". En: *Revista de Marina* noviembre-diciembre 1988, pp. 205-220. VALDIVIESO, César A..., *Los sumergibles Laubeuf tipos S.C. 1 y 2*. Lima, Imprenta El Progreso Editorial, 1916, pp. 69-70.
17. FLAMIGNI, Antonio..., "Strategia e Tattica. Uno sguardo alle principali Marine". En: *Sommergibili Italiani. Cento anni di vita tra storia e leggenda*. Roma, *Rivista Marittima*, 1990, pp. 14-15.
18. MARDEN, Arthur..., *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the*

Fisher Era, 1904-1919. Londres, Oxford University Press, 1975, I, pp. 363-364.

19. WILSON, Michael..., *Ob. cit.*, pp. 99-101.
20. BROWN, David K..., "Introduction", *The Eclipse of the Big Gun. The Warship 1906-1945*. London, Conway Maritime Press, 1992, p. 7.
21. *Ibídem*..., pp. 7-8.
22. *Ibídem*..., pp. 8-9.
23. *Ibídem*..., pp. 9-10.
24. CAMPBELL, John..., "Naval Weapons". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 172-175.
25. *Ibídem*..., pp. 175-177.
26. *Ibídem*..., pp. 179-183.
27. *Ibídem*..., pp. 183-184.
28. *Ibídem*..., pp. 189-190.
29. *Ibídem*..., pp. 185-186. KEMP, Peter..., *Ob. cit.*, pp. 549-550.
30. CAMPBELL, John..., *Ob. cit.*, pp. 187-188.
31. FRIEDMAN, Norman..., "Electronics and Navies". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 192-193, 196.
32. WILLIAMS, David L..., "Camouflage and Deception". En: *The Eclipse of the Big Gun*, pp. 200-202.
33. *Ibídem*..., p. 202.

Capítulo III

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

A. ASPECTOS GENERALES. SU INFLUENCIA

Al revisar la situación mundial correspondiente al periodo vimos las complejas causas que llevaron al estallido de la Primera Guerra Mundial. No es del caso repetir ahora lo ya tratado, sino enfocar aquellos aspectos propios del conflicto. Baste pues con señalar que ya a principios de agosto de 1914, Alemania, Austria y Turquía, se encontraban combatiendo a Francia, Rusia, Gran Bretaña y Serbia. Más pronto o más tarde se sumarían otros países, hasta comprender a casi la totalidad de las naciones.

Al inicio de las operaciones, la marina imperial alemana contaba con 20 acorazados; 3 cruceros de batalla, 6 cruceros livianos, 7 flotillas de destructores y 21 submarinos. El almirante Tirpitz seguía como ministro de marina, mientras que al frente de la flota se encontraba el almirante Ingenohl. Existían, además, algunas viejas unidades y un escuadrón en Asia, dos cruceros en el Mediterráneo y algunos otros buques en varios lugares. Asimismo, un escuadrón volante al mando del vicealmirante Maximilian von Spee, con 2 cruceros pesados y 4 cruceros ligeros[1].

Gran Bretaña contaba con tres flotas. La primera con 20 acorazados modernos y 8 antiguos, 16 cruceros de batalla y 4 cruceros ligeros. La segunda tenía 15 acorazados, 4 cruceros pesados y 3 ligeros. La tercera tenía dos escuadrones de batalla y cinco escuadrones de cruceros, todos antiguos. Por su parte, como ya hemos visto, Francia podía ofrecer pocas unidades modernas[2].

El planteamiento naval alemán al inicio de la guerra fue asegurar el

frente del Báltico para que el ejército pudiese ejecutar el plan Schlieffen, que consistía en usar toda la fuerza disponible para rodear las defensas fronterizas francesas, derrotándolas rápidamente y enfrentando luego a Rusia. No obstante lo previsto, no todas las divisiones alemanas fueron enviadas al oeste, lo que unido a una resistencia mayor de la prevista, hizo que la extensión del ataque se redujera y que eventualmente fuese detenido en el Marne, en noviembre de 1914, iniciándose la llamada guerra de posiciones o de trincheras.

Bajo ningún aspecto la flota alemana debía buscar una batalla naval decisiva, al menos que estuviese en condiciones favorables. Por ello permaneció encerrada en sus bases, mientras que la flota británica bloqueaba de lejos los ingresos al Báltico, sin atreverse a forzarlos por temor a las minas, ni a acercarse por temor a los submarinos. Hubo algunos encuentros menores, pero las flotas no se llegaron a enfrentar hasta la Batalla de Jutlandia (31-5-1916), en que combatieron 246 buques, al mando de los almirante Scheer y Jellicoe. Si bien ambos lados reclaman la victoria para sí, los británicos perdieron más buques y hombres en un tiempo total de enfrentamiento de 40 minutos. La flota alemana retornó a sus bases, donde permaneció hasta el final de la guerra, cuando tuvo que entregarse en la base británica de Scapa Flow, siendo hundida poco después por sus propias dotaciones[3].

La suerte de los buques alemanes que se hallaban fuera de su país al inicio del conflicto no fue más feliz. Los cruceros que estaban en el Mediterráneo fueron transferidos a Turquía, siendo empleados en la defensa de los Dardanelos, aquella costosa campaña llevada a cabo por los aliados durante todo el año 1915. El escuadrón volante de von Spee, que se hallaba inicialmente en el Mar de China, se alejó de la zona en setiembre de 1914 para evitar a la marina japonesa y se dirigió a Sudamérica para hostilizar el comercio británico. Regresaremos luego sobre las actividades de estas fuerzas navales alemanas en nuestras costas, donde actuaron por casi un mes. En noviembre de ese mismo año, en Coronel, Chile, el escuadrón de Spee derrotó a una fuerza británica que había cruzado el Cabo de Hornos en su búsqueda. Los alemanes intentarán luego atacar las islas Malvinas, sin saber que el almirante Fisher, previendo ese movimiento había despachado a esas islas dos nuevos cruceros de batalla. El 8 de diciembre se entabla una nueva batalla, en la que cuatro de los cinco cruceros alemanes son hundidos. El quinto, el *Dresden*, retornó al Pacífico solo para ser hundido por su capitán, al verse descubierto por fuerzas británicas superiores en la isla Más Afuera. De ese modo, y en solo cinco meses desde el inicio de la guerra, la marina británica había acabado con la amenaza alemana en superficie.

Los resultados de la campaña de superficie alemana dejaron algunas lecciones de largo aliento, la primera de las cuales era que las batallas

masivas ya eran cosa del pasado, pues los acorazados resultaban demasiado grandes y costosos como para exponerlos. Había que buscar el medio para inutilizar a la flota enemiga o atacar su comercio a un costo menor. La respuesta fue el empleo masivo del submarino.

En febrero de 1915, el gobierno alemán comunicó a todas las naciones que declaraba zona de guerra a todas las aguas que circundaban a las islas Británicas, habiendo dado órdenes a sus submarinos para destruir todo buque mercante enemigo en dicha zona, con el riesgo que ello llevaba para los pasajeros o la carga; bajo tales normas, en los meses siguientes los aliados perdieron buques por casi un millón de toneladas, pero el hundimiento del *Lusitania*, en mayo de 1915, trajo una ola de protesta mundial, especialmente norteamericana, obligando a Alemania a restringir su campaña submarina. Pero después de Jutlandia, Scheer se dio cuenta de que los submarinos eran su única posibilidad real de ganar la guerra en el mar, dando las órdenes necesarias para iniciar una campaña irrestricta a partir del 1° de febrero de 1917, declarando zonas cerradas al comercio las aguas aledañas a las islas Británicas, a Francia y a Italia, así como el Mediterráneo oriental.

Los resultados fueron impresionantes: en junio ya habían hundido 1 250 000 toneladas, en setiembre, con 2 750 000 toneladas, los británicos estaban perdiendo más buques de los que podían reponer. La respuesta fue el viejo método del convoy, en el que los buques mercantes realizaban sus viajes agrupados bajo la protección de buques de guerra. El método había mostrado eficacia durante siglos, pero algunos miembros del Almirantazgo consideraban que su adopción requeriría construir más cruceros y destructores, cuando lo que necesitaban eran acorazados. Tal apreciación era errada, especialmente si consideramos que 40 naves de ese tipo seguían bloqueando a la flota alemana.

Luego que Estados Unidos ingresara a la guerra, en abril de 1917, el sistema de convoyes fue perfeccionado y la pérdida de naves mercantes decayó significativamente, mientras que el número de submarinos alemanes hundidos se incrementaba. Así, en mayo de 1918, tras quince terribles meses, el peligro submarino alemán había sido conjurado. La lección fue dura para los aliados, que perdieron durante la guerra más de veintiún millones de toneladas, la mayor parte de las cuales era de bandera británica. Fue por ello que el gobierno de Londres tomó la iniciativa en las conferencias de paz para evitar que Alemania volviese a contar con submarinos[4].

B. EL PERÚ Y LA GRAN GUERRA

La conflagración europea tuvo inmediatas repercusiones en la economía latinoamericana, produciendo un inicial pánico. En el caso pe-

ruano, Basadre señala que esa situación se debió a la disminución del precio de las materias primas, la contracción del comercio con el mercado europeo, que llevó al alza de fletes y a la disminución de ingresos aduaneros. Esta sensación inicial ocasionó que mucha gente comenzara a atesorar las monedas de oro, dejando sin circulante de ese tipo al sistema financiero nacional. Los productos de primera necesidad se encarecieron, mientras que el gobierno pasaba por dificultades para atender sus gastos corrientes[5].

El mismo mes de agosto de 1914, el Gobierno Provisorio presidido por el general Benavides dictó algunas medidas de urgencia para conjurar el peligro de una bancarrota del sistema financiero. Se dispusieron sucesivas moratorias, la emisión de cheques circulares para sustituir a la moneda de oro, la acuñación de monedas de plata y de cobre, la prohibición de la exportación de metales preciosos, se disminuyó el gasto público y se crearon nuevos impuestos o se elevaron algunos de los ya existentes. La situación general comenzó a variar a partir de 1915, cuando las crecientes demandas por alimentos y minerales desde el mercado externo elevaron los precios de estos productos, llevando al país a vivir una verdadera bonanza económica y fiscal.

Por otro lado, si bien el Perú mantenía relaciones amistosas con las potencias involucradas, existía mayor cercanía con Francia, debido a la gran influencia que dicho país había ejercido en varios campos de la actividad peruana desde finales del siglo XIX, entre los cuales podemos señalar la presencia de una misión militar y otra naval francesa. El diplomático peruano Federico Alonso Pezet, en un breve trabajo publicado poco después de concluida la guerra, señala: "Ya en agosto de 1914 las simpatías y antipatías de los peruanos estaban bien marcadas. El criminal atropello a Bélgica, la arrogancia alemana, negándose a oír consejo alguno y lanzando a Austria contra Serbia, bastaron para despertar en el alma peruana la latente simpatía de raza y tradición por la Francia, por los pueblos débiles pero valientes, como los de Bélgica y Serbia, y para condenar la brutal manera con que los imperios centrales iniciaban sus campañas"[6].

No obstante, como el mismo Pezet indica, hubo algunas expresiones de simpatía hacia Alemania, alentada en parte por sus éxitos militares de las primeras semanas de combate, pero que disminuyó sensiblemente tras el contratiempo que sufriera en la Primera Batalla del Marne, en setiembre de 1914.

Oficialmente, el Perú se mantuvo neutral en el conflicto hasta 1917, en que declaró la guerra a las potencias centrales. Ya en agosto de 1914 el gobierno peruano se había dirigido al norteamericano proponiendo que las naciones americanas adoptasen algunas medidas en referencia a la manera como los beligerantes estaban conduciendo la guerra marítima. Si bien la propuesta fue tomada en consideración por Washing-

ton, nada efectivo se hizo en las primeras semanas. Hubo que esperar al combate de Coronel, el 1° de noviembre de 1914, sobre el que luego trataremos, para que el tema se volviese a plantear. En efecto, el 6 de ese mes, el gobierno peruano se dirigió a las cancillerías de Estados Unidos, Argentina, Brasil y Chile, llamando su atención sobre la delicada situación creada por Alemania y Gran Bretaña al traer el conflicto europeo a aguas americanas. A consecuencia de este memorándum, y atendiendo a una propuesta de la embajada argentina, se estableció en Washington una Comisión Especial de Neutralidad Panamericana, integrada por representantes diplomáticos de Argentina, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Honduras, Perú y Uruguay, presididos por el Secretario de Estado norteamericano.

El representante peruano en dicho foro fue el ya citado Federico Alfonso Pezet, a través de quien la Cancillería peruana planteó la necesidad de establecer una zona neutral en la que el comercio de los países no beligerantes pudiera conducirse en forma normal, y la necesidad de considerar como buque auxiliar de guerra a aquellos mercantes de cualquier nacionalidad que hubiesen servido para aprovisionar una nave de guerra o escuadra beligerante. Esto último estaba referido a la actitud adoptada por el vapor alemán *Luxor*, que en octubre de 1914 había auxiliado al escuadrón del almirante von Spee, siendo internado por las autoridades peruanas a su arribo al Callao[7].

Si bien al inicio del conflicto el Perú se había limitado a acusar recibo de las comunicaciones de los beligerantes, muy pronto nuestra Cancillería recibió el pedido de los representantes aliados, para que se dictaran algunas medidas sobre las naves mercantes beligerantes que obviamente iban dirigidas contra Alemania. Como ya se señaló, desde el inicio de la guerra la marina mercante alemana se sumó al esfuerzo bélico de su país, no solo apoyando a los buques de guerra estacionados en aguas lejanas, sino también armando a varias de sus naves para perseguir a los buques mercantes aliados.

Fue así que tempranamente la Legación Británica pidió al gobierno del Perú que se dispusiera el desmantelamiento de las estaciones de radio de aquellos buques alemanes que se encontraban en nuestros puertos. Si bien no se accedió a esa petición, el 21 de agosto de 1914 el gobierno peruano dispuso que los capitanes de buques mercantes de los países beligerantes informasen, dentro de las 24 horas de su arribo a un puerto peruano, si sus naves "forman o no parte de la armada de sus respectivos países, como cruceros auxiliares, a fin de sujetarlas a las reglas de neutralidad que les corresponden". Asimismo, mientras estuviesen en puertos nacionales, debían quedar sometidos a una estricta vigilancia que impidiese que fuese armado en guerra y usara sus instalaciones de radio, las cuales debían quedar selladas hasta su zar-

pe[8]. Meses más tarde, el 4 de junio de 1915, atendiendo a la presencia de diez buques mercantes alemanes internados en puertos peruanos, tales medidas fueron ampliadas en el sentido de arriar y guardar hasta el final del conflicto las antenas de aquellos buques que prolonguen su estada en puerto más allá de lo normal[9]. Si bien estas medidas tenían como objeto prever cualquier violación a la neutralidad peruana, era notorio que beneficiaban a la causa de los aliados, sobre todo la primera, pues se daba en momentos en que se aproximaba a nuestras costas una fuerza naval alemana.

Hemos dicho ya que en setiembre de 1914 el escuadrón volante del vicealmirante von Spee, formado por los cruceros acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*; los cruceros ligeros *Emdem*, *Leipzig* y *Nürenberg*, los cruceros auxiliares *Prinz Eitel Friedrich* y *Cormoran*, así como el mercante *Marie*, se alejó del Mar de China para evitar a las superiores fuerzas navales japonesas y británicas. Mientras que el *Emdem* y los cruceros auxiliares fueron despachados a operar en el océano Índico, el *Leipzig* y el mercante *Marie* se dirigieron hacia las costas de California para ir bajando luego a lo largo del continente. Este último grupo fue perseguido por una escuadrilla formada por el crucero japonés *Itzuma*, el francés *Montcalm* y el británico *Rainbow*; mientras que el primero debió evadir a la escuadra australiana, al mando del almirante Patey[10].

El grupo principal se dirigió primero a bombardear la base francesa en Papeete, el 22 de setiembre, y se dirigió luego al archipiélago de Juan Fernández, capturando en la ruta tres buques aliados: el noruego *Helikon*, el británico *Sacramento* y la goleta francesa *Valentine*. Tras hacerlos arrojar sus cargas al mar, los buques fueron liberados, esparciéndose rápidamente la noticia de la presencia de esa fuerza en las costas americanas. A raíz de la desaparición de la *Valentine* se produjo un incidente entre el gobierno francés y el chileno[11].

Mientras tanto, el *Leipzig* y su acompañante comenzaron a bajar por la costa americana, en busca de buques mercantes aliados. Parece ser que ya el 24 de setiembre habrían estado a la altura del Callao, pues los persistentes rumores sobre la presencia de un crucero alemán fueron recogidos por la prensa de dicha fecha, mencionando en un primer momento al *Dresden* y luego al *Nürenberg*[12]. Lo cierto es que habría sido entonces que el buque mercante *Amaris*, que zarpara poco antes del Callao, reaprovisionó al *Leipzig* con víveres, combustible y aceite de máquinas[13]. Provisto de tan vitales elementos, los tres buques alemanes pusieron proa al norte, y al mediodía del 25 de setiembre, a la altura de la Isla Lobos de Afuera, detuvieron al mercante británico *Bankfields*, que había salido de Eten con 5 950 toneladas de azúcar. A las tres de la tarde de aquel día, luego de transbordar los 23 hombres de la dotación del buque británico al *Marie*, bajo la custodia de diez

tripulantes del crucero, el *Bankfields* fue hundido[14]. Aparentemente, los dos buques mercantes se quedaron en la isla, mientras que el crucero se acercó nuevamente al puerto del Callao, llegando a ingresar a la bahía en la noche del 26, conforme informó el comandante de Milicias Navales[15].

Lo cierto es que el día 28 el capitán Julius Cavinseltz del vapor *Marie*, recibió la orden de dirigirse al Callao para dejar a los prisioneros y adquirir víveres para reabastecer al crucero. Así, en la mañana del 1° de octubre, el citado mercante alemán ingresó a la rada chalaca. Como correspondía a su situación, el capitán Cavinseltz mantuvo absoluto silencio sobre la presencia del *Leipzig*, pero obviamente, tan pronto fueron desembarcados los prisioneros, se conocieron algunos detalles. Resultaba evidente la comprometida situación del *Marie*, y fue por ello que la Capitanía de Puerto lo declaró incomunicado, cumpliendo así con lo dispuesto el 21 de agosto[16]. Imposibilitado de obtener los recursos que había buscado, y seguramente aún en comunicación radial con el *Leipzig*, el capitán Cavinseltz debió comprender que la más sensato era permanecer en el puerto hasta que concluyese la guerra.

Aquella fue la primera noticia concreta que se tuvo en el Perú de la presencia de buques de guerra alemanes y originó la inmediata suspensión de los servicios que ofrecían las compañías de vapores inglesa y japonesa, aun cuando la Pacific Steam Navigation Company ya había detenido sus buques desde principios de agosto[17].

El crucero alemán continuó navegando hacia el sur, y a unas 50 millas de Mollendo interceptó al vapor alemán *Abessinia*, al mando del capitán Schulemann. Dicho vapor se había refugiado en ese puerto al inicio de la guerra, junto con el vapor *Uarda* y el velero *Hebe*, y dos buques británicos. El mismo mes de agosto habían recibido órdenes de pasar al Callao, pero solo el capitán del *Abessinia* lo hizo y en tan oportuno momento como para encontrarse con el *Leipzig*. Es posible que dicho encuentro haya sido coordinado por radio, pues si bien los mercantes estaban prohibidos de usar esas instalaciones en puertos peruanos, parece ser que sí lo hacían[18].

El *Abessinia* permaneció con el crucero alemán por casi dos días, transbordándole combustible y víveres, y recibiendo a bordo a un oficial apellidado Standtke y a dos marineros, los cuales requerían atención hospitalaria. Con ellos a bordo llegó al Callao el 6 de octubre, procediendo a desembarcar a los heridos y a reaprovisionarse, aun cuando el Resguardo impidió que embarcara carne en conserva, previendo que esta iba a ser transferida al buque de guerra germano. Tres días después, el capitán Schulemann zarpó en demanda de Arica, con la lógica protesta de los cónsules británico y francés. No consta de que se hubiese reunido nuevamente con el *Leipzig*, pero se daba por des-

contado que tal encuentro se produciría. Algunos días después se supo que había llegado a Arica[19].

El escuadrón de von Spee se volvió a reunir en la isla Más Afuera, uniéndose a él el crucero ligero *Dresden*, que había tenido que abandonar su área de operaciones en el Caribe, el crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich* y los mercantes *Yorck* y *Göttingen*. El 30 de octubre estos tres últimos buques fueron despachados a obtener provisiones en Valparaíso, mientras que el resto del escuadrón se dirigía a las costas chilenas[20]. Ya en ellas, el 1° de noviembre se enfrentaría al escuadrón británico del contralmirante Sir Christopher Craddock, que había doblado el Cabo de Hornos en persecución del *Dresden* y en busca de los buques de von Spee. Ambas fuerzas se encontraron en el puerto chileno de Coronel, produciéndose el esperado combate. La victoria fue para los alemanes, muriendo el almirante británico y siendo hundidos dos de los cruceros que habían entrado en la acción[21].

Parece ser que fue entonces que el vapor alemán *Luxor*, que había salido del puerto de Valparaíso para el Callao con un cargamento de carbón, les dio alcance para reabastecerlos, demorando por ello su arribo al puerto peruano. A raíz de este hecho, denunciado por la legación británica en Lima, el *Luxor* fue internado. Basadre refiere que hubo similares denuncias contra el *Rhakotis* y el *Sierra Córdoba*, pero que al no poder presentar pruebas de ello, no se tomó acción en su contra[22]. No obstante, parece que todos estos buques estuvieron involucrados en el apoyo del esfuerzo de guerra alemán, pues sabemos que el *Sierra Córdoba* había reabastecido con carbón y víveres al crucero auxiliar *Kronprinz Wilhelm*, el 20 de octubre a la altura de Montevideo[23].

Tras la victoria en Coronel, el vicealmirante von Spee decidió cruzar hacia el Atlántico para atacar la estación carbonera que los británicos tenían en las Malvinas. Como ya se adelantó, el Almirantazgo inglés había previsto ese movimiento concentrando en la zona una fuerza compuesta por dos cruceros de combate y tres cruceros ligeros al mando del contralmirante Sir Doveton Sturdee. El 8 de diciembre de 1914, los buques alemanes fueron avistados y se produjo la batalla; con artillería de mayor calibre y alcance, los británicos lograron hundir cuatro de las cinco naves enemigas, salvándose tan solo el *Dresden*, que pudo retornar al Pacífico[24].

El envío de fuerzas a las Malvinas había sido una corazonada de Fisher, pero también podía ser que el escuadrón de Spee hubiese continuado operando en el Pacífico sudamericano. En previsión a ello se dirigieron a esta región varios buques de guerra, algunos de los cuales recalaron eventualmente en el Callao. Entre estos podemos mencionar una división al mando del almirante Patey, que izaba su insignia en el crucero de batalla australiano *Australia*, y una división japonesa con el

acorazado *Asama* y el crucero *Itzumo*, al mando del almirante Moriyama. Ambas divisiones arribaron al Callao en Navidades de 1914, realizando visitas protocolares al presidente Benavides, y reabasteciéndose antes de volver a zarpar[25].

Tras la Batalla de las Malvinas, solo quedaban dos buques alemanes en el Pacífico americano: el crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich* y el crucero ligero *Dresden*. El primero había sido dejado por el almirante von Spee para intentar distraer a las fuerzas británicas mientras el grueso del escuadrón pasaba al Atlántico, debiendo seguirlo los primeros días de diciembre. El capitán del *Prinz Eitel Friedrich* tuvo conocimiento de los resultados de la batalla del día 8 al interceptar el tráfico radial británico, decidiendo alejarse de la costa hacia la Isla de Pascua. En dicho lugar permanecerá hasta el 6 de enero de 1915, en que pone proa hacia el Atlántico, arribando finalmente a Newport, donde quedará internado[26]. La prolongada estada del crucero auxiliar en Pascua generó un incidente diplomático entre Chile y Alemania[27].

De este modo, en enero de 1915, solo quedaba el *Dresden* como una posible amenaza al tráfico aliado en el Pacífico. Perseguido por varios buques, fue finalmente encontrado el 15 marzo en Bahía Cumberland, Isla Más a Tierra. La fuerza que lo ubicó estaba formada por tres cruceros, uno de los cuales era el *Glasgow*, único sobreviviente de la Batalla de Coronel, y dos mercantes armados. Sin respetar la neutralidad de las aguas territoriales chilenas, el *Glasgow* disparó contra el crucero alemán conminándolo a rendirse. Imposibilitado de combatir contra una fuerza tan superior, el capitán alemán determinó volar su nave para evitar que fuese capturada. La tripulación desembarcó y permaneció internada en Juan Fernández (Chile), hasta el final de la guerra[28].

Fue durante esta cacería que se recibió la circular del gobierno alemán informando a todas las naciones que a partir del 13 de febrero de 1915 las aguas circundantes a las Islas Británicas serían consideradas zona de guerra. Como tal medida comprometía la seguridad de las naves peruanas que pudiesen navegar hacia uno de los mercados más importantes del planeta, nuestra Cancillería protestó enérgicamente, formulando las reservas del caso en protección de los ciudadanos, naves y mercaderías peruanas.

Si bien con el *Dresden* desaparecía la presencia naval alemana en las costas americanas del Pacífico, el temor de que esta volviese a presentarse no dejó de estar latente. Fue así que, a pedido de las respectivas legaciones, los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* acompañaron a los buques británicos *Oropesa*, *Oronsa* y *Magellan*, así como al vapor japonés *Kiyo Maru* y a otros buques más, hasta que dejaron las aguas territoriales peruanas[29].

Los efectos de la campaña submarina alemana se hicieron sentir

rápidamente y muchas naves aliadas fueron dotadas con artillería para autoprotección, perdiendo un tanto su condición mercante. Fue por ello que en febrero de 1916, el gobierno alemán comunicó a todos los países que daría tratamiento de buque de guerra a las naves mercantes artilladas. Por la misma fecha, el gobierno peruano había contestado al japonés y al norteamericano las consultas que le habían hecho respecto a admitir para operaciones comerciales a buques mercantes artillados.

El 1° de febrero de 1917 Alemania dio inicio a lo que se conoce como la campaña submarina irrestricta. Apenas tres días más tarde la barca peruana *Lorton* fue hundida por un submarino alemán, posiblemente el *U-3*, incidente sobre el que trataremos más adelante, que llevó a que el Perú sintiese una aún mayor simpatía por los aliados y a que eventualmente rompiese relaciones con Alemania. Fue en esas circunstancias que, en abril de 1917, cuando Estados Unidos ingresó a la guerra, el gobierno y el pueblo peruano le expresó de muy diversas maneras su simpatía y solidaridad, al punto que no faltaron algunos excesos verbales que proponían declarar las hostilidades al gobierno de Berlín.

El propio presidente Pardo informó al Congreso la posición peruana respecto al conflicto europeo, leyendo párrafos del mensaje del presidente norteamericano Wilson al Congreso de su país en el que declaraba que "las vías marítimas deben ser libres, tanto en derecho como en la realidad, la libertad de los mares son condición *sine qua non* de paz, de igualdad y de cooperación." Pardo concluyó su discurso señalando que el Perú "no puede ser indiferente a las palabras del presidente Wilson y se adhiere, una vez más, a tan nobles propósitos"[30]. Tales expresiones oficiales recogían fielmente el sentir de la mayoría ciudadana, que desde un primer momento había manifestado su simpatía por la causa aliada, al punto que desde 1914 muchos jóvenes peruanos habían marchado a alistarse en sus filas.

No obstante ello, el canciller Enrique de la Riva-Agüero mantuvo una postura más bien moderada y realista. En su memoria al Congreso señaló que la contienda europea "no afectaba el honor de los países de América ni sus intereses vitales", excepto en el caso de los Estados Unidos, cuyo "enorme comercio con Europa había sido gravemente perjudicado". Con referencia a la actitud que debía adoptarse, indicó que "los países jóvenes y débiles, que sólo sufrían daños indirectos, debían conservar una sensata moderación", usando "otras vías, alejadas de la beligerancia, para lograr la satisfacción que se les debía en caso de agravio". Agregaba luego, "lo cuerdo y lo digno era no asumir actitudes belicosas", debiendo guardarse con Estados Unidos una "neutralidad benévola en vista de la solidaridad continental"[31].

A fines de julio de 1917 renunció el gabinete presidido por Riva-Agüero, siendo sustituido como premier y canciller por Francisco Tu-

dela y Lavalle. Su actitud respecto al conflicto era totalmente opuesta a la de su antecesor, considerando que los deberes de solidaridad panamericana comprometían al Perú a abandonar su postura neutral, más aún cuando Alemania no había atendido los reclamos que se habían hecho por el hundimiento de la barca *Lorton*. Como se verá al tratar sobre este tema, Tudela empujó las relaciones peruano-germanas a una situación extrema, llevándonos finalmente a la ruptura de las mismas el 3 de octubre de aquel año. Al sustentar su posición ante la Cámara de Diputados, dejó en claro su posición señalando que "la política externa del Gobierno peruano tiene por objetivo la solidaridad panamericana, fundada en los principios de justicia internacional que ha proclamado el Presidente de los Estados Unidos". Si bien la posición de Tudela fue respaldada por el Congreso, no dejaron de oírse algunas voces que cuestionaban tal actitud, indicando que "si el Perú quería enfrentarse a Alemania podía haberlo hecho solidarizándose con los Estados Unidos y con el Presidente Wilson," y no usando el dudoso caso de la *Lorton* como excusa[32].

El 5 de octubre de 1917 la Cancillería instruyó a nuestro Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Berlín, Alejandro von Heyde, para que pidiera sus pasaportes y diera por rotas las relaciones diplomáticas entre el Perú y Alemania. En la misma fecha se comunicaba esta decisión del Gobierno peruano al representante diplomático alemán en Lima, Federico Perl. Tanto el Perú como Alemania pidieron al Gobierno español que representara sus respectivos intereses[33].

Estados Unidos y varios otros países se mostraron satisfechos por la decisión peruana de romper hostilidades, haciendo llegar sendas comunicaciones. Estados Unidos, para hacer notoria su simpatía, despachó al crucero *Marblehead* en visita oficial al Callao[34]. No obstante, la actitud peruana contrastaba con las de Argentina, Chile, Paraguay y México, países que mantuvieron su neutralidad durante todo el conflicto.

C. LA MARINA MERCANTE PERUANA Y EL CASO DE LA LORTON

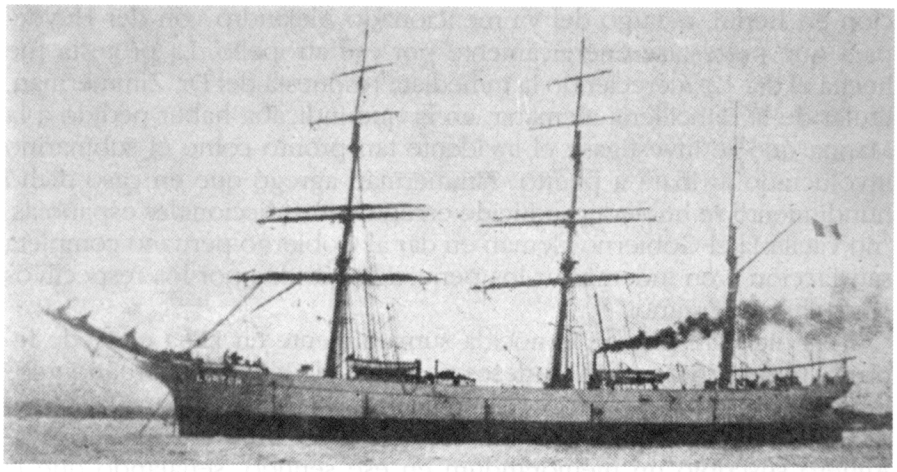
Hemos ya mencionado que una de las primeras consecuencias de la guerra fue la inmediata alza de los fletes y los seguros, con una severa restricción en los créditos. Fue así que la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao se vio obligada a operar sin seguro, generando una violenta campaña periodística en contra de esa medida que llevó a la renuncia del Directorio y del Gerente[35]. En medio de esa situación, el *Urubamba* zarpó a principios de setiembre con rumbo a Liverpool, pasando luego a Cardiff y finalmente a Lorient, donde embarcó un crecido número de peruanos que huían de la guerra, su arribo al Callao se produjo en noviembre de 1914[36].

No hemos encontrado evidencia de incidentes que involucrasen naves peruanas hasta el 4 de febrero de 1917, en que la barca *Lorton* fue interceptada por un submarino alemán, presumiblemente el *U-3*, frente al puerto español de Suances, Guipúzcoa, en el Cantábrico. Serían las 2:30 de la tarde cuando el submarino hizo el primero de cuatro disparos que realizó para que la barca detuviese su marcha. De acuerdo a lo que refirió luego el capitán del buque peruano, al ver que el submarino le hacía señales para que abandonasen la barca, arrió un bote para dirigirse a él con los papeles del buque y de la carga, que demostraban la calidad neutral de ambas. No obstante, tras recibir los papeles, el capitán alemán le ordenó retornar al buque y traer al submarino a los tres alemanes que se suponía había a bordo. En efecto, en el rol de tripulación apreció que figuraban tres tripulantes holandeses, de los cuales dos, el piloto y un marinero, resultaron ser alemanes. Así, mientras dichos hombres pasaban a bordo del submarino, un grupo de tripulantes de esta última nave colocaba cargas explosiva en la barca, cuando ya la *Lorton* había sido abandonada, sobrevino una violenta explosión que la hundió en apenas diez segundos. La bandera peruana que lucía la *Lorton* fue llevada al submarino, cuyo capitán se negó a devolver los papeles del buque tras el hundimiento.

La *Lorton* era una barca de acero de 1 374 toneladas de registro, construida en Belfast, en 1889. En setiembre de 1916 fue adquirida por la sociedad Rocca & Miller a su anterior propietario, el italiano Domingo Loero, quien había iniciado el trámite de nacionalización aún antes del inicio de las hostilidades. El 25 de abril de 1914, se le otorgó un pasavante provisional para que efectuase su primer viaje bajo bandera peruana, y el 18 de marzo de 1915 se le confirió la respectiva patente de navegación mercantil peruana. Al ser adquirida por la Casa Rocca & Miller, se le otorgó una nueva patente el 24 de octubre de 1916.

Al mando del capitán norteamericano nacionalizado peruano, Frank T. Sanders, y con una tripulación de 19 hombres, 8 de los cuales eran peruanos, la *Lorton* zarpó del Callao el 5 de octubre de 1916 hacia el puerto chileno de Caleta Buena. Estaba fletada por la casa londinense de Mitrovich Brothers, siendo el agente de los propietarios la firma Graham Rowe & Co. Debía cargar entre 2 150 y 2 350 toneladas de nitrato de soda en puertos del norte de Chile y conducirlos a los puertos españoles de Bilbao, Pasajes o Santander. En Caleta Buena fueron embarcadas 2 211 toneladas de nitrato, zarpando el 22 de noviembre hacia Panamá, cuyo canal cruzó el 19 de diciembre. El cruce del Atlántico no presentó mayores novedades hasta que se produjo aquel desagradable encuentro del 4 de febrero.

El 7 de febrero, apenas se supo en Lima estos acontecimientos, el canciller Enrique de la Riva-Agüero cursó un telegrama a nuestra lega-



Barca peruana *Lorton*, de la casa Roca y Miller del Callao, torpedeada el 4 de febrero de 1917 por un submarino alemán. Su hundimiento provocó la ruptura de relaciones peruano-germanas el 3 de octubre de 1917. (Reproducida de *Variedades,* Año XIII, N° 467, Lima, 10 de febrero, de 1917).



Los hermanos Juan y José García Calderón en la Gran Guerra alistados en las filas francesas. (Reproducida de *Variedades*, Año XI, N° 387, Lima, 31 de julio de 1915).

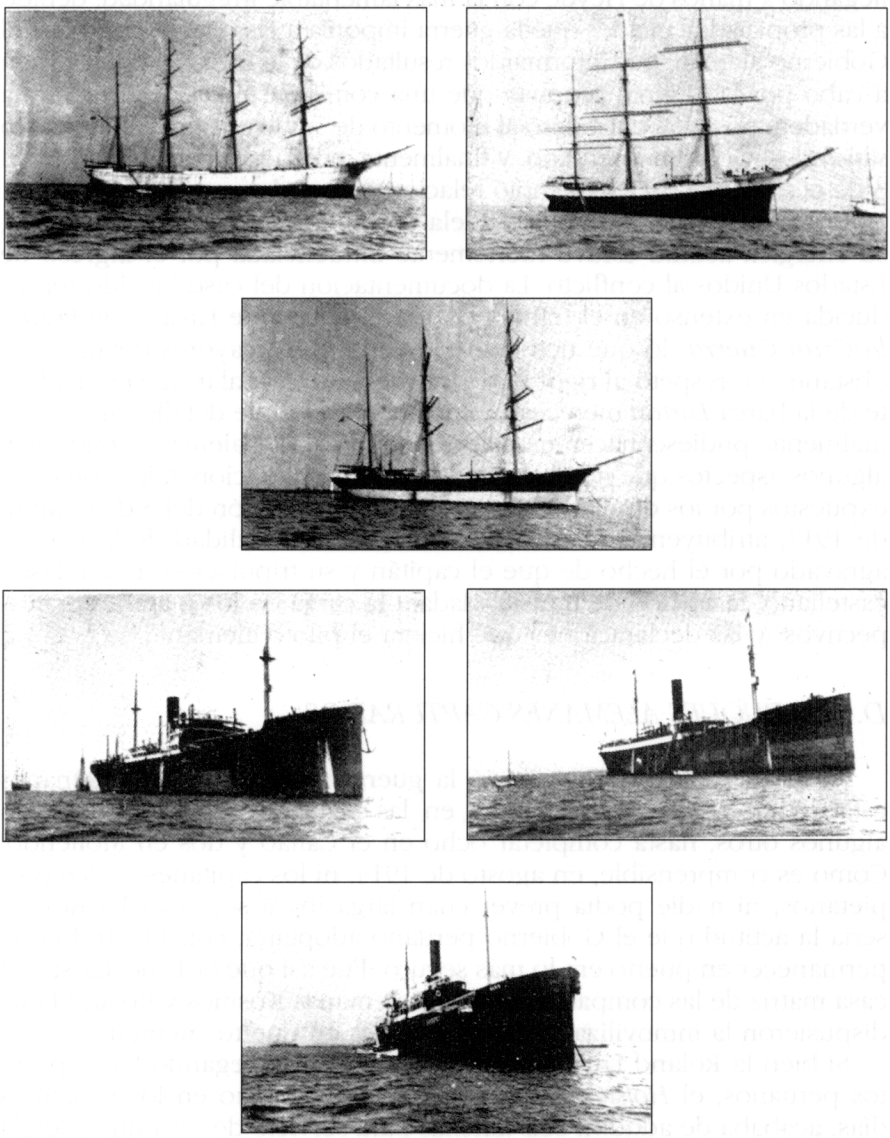
ción en Berlín, a cargo del ya mencionado Alejandro von der Heyde, para que protestase enérgicamente por ese atropello. La protesta fue hecha el día 12, mereciendo la inmediata respuesta del Dr. Zimmerman, titular de la Cancillería alemana, en la que indicaba haber pedido a la Marina que se investigase el incidente tan pronto como el submarino involucrado arribara a puerto. Zimmerman agregó que en caso dicho hundimiento se hubiera producido en aguas jurisdiccionales españolas, "no vacilaría el Gobierno alemán en dar al Gobierno peruano completa satisfacción y en indemnizar los perjuicios sufridos por los respectivos ciudadanos peruanos"[37].

Tras dicha respuesta, conocida sumariamente en Lima el 18 de febrero, transcurrieron varios meses para que el Gobierno peruano y los interesados reuniesen la documentación sustentatoria para las reparaciones del caso. En efecto, tan solo el 30 de junio el canciller Riva-Agüero suscribió un memorándum en ese sentido, señalando que la documentación probatoria se hallaba parte en la Legación peruana en París y parte en el propio Ministerio. Lamentablemente, dicho documento sufrió un retraso prolongado, llegando a Berlín tan solo el 10 de setiembre. En ese lapso varias cosas habían sucedido, entre ellas la decisión alemana de someter el caso de la *Lorton* al Tribunal de Presas y el reemplazo entre nosotros del canciller Riva-Agüero por Francisco Tudela y Varela.

Para lo primero, el sometimiento del caso de la *Lorton* a un tribunal local alemán, la Marina alemana había concluido su investigación señalando que la *Lorton* llevaba un cargamento considerado contrabando de guerra en el artículo 49 de la Declaración de Londres, suscrita el 26 de febrero de 1909. Se hacía así clara referencia al nitrato que transportaba la barca, cuyo uso en la fabricación de explosivos no era ningún tipo de secreto. Si bien la documentación aportada por los propietarios señalaba claramente que su destino final era un puerto español, no pudiendo ser posteriormente reexportada por prohibirlo la legislación española, la cercanía a la frontera francesa hacía sospechosa esta actitud.

Como ya explicáramos, al asumir la Cancillería, Francisco Tudela y Varela consideró inaceptable el planteamiento alemán de someter el caso al Tribunal de Presas, pues se había cometido un agravio al Estado peruano, agravio que debía ser satisfecho por el Estado alemán y no por un tribunal que ventilaba cuestiones de derecho privado. Fue por ello que el 1° de agosto dispuso que el plenipotenciario peruano en Berlín exigiese el desagravio al pabellón peruano, mediante el saludo por uno o más buques de guerra alemanes, la desaprobación de la conducta del comandante del submarino y su sometimiento a una corte marcial. Asimismo, pidió el pago del valor de la nave, de la carga y de una indemnización, por un monto total de 55 236 libras esterlinas con 8 chelines. Va-

El Gobierno ocupa militarmente las naves alemanas



Después del rompimiento de relaciones con Alemania el 3 de octubre de 1917, las naves alemanas surtas en el Callao son capturadas por el Gobierno: las barcas *Omega, Tellus, Maipo*, y los buques *Luxor, Annubis* y el *Marie*, y otros. (Reproducida de *Variedades*, Año XIII, N° 501, Lima, 6 de octubre de 1917).

rios otros documentos seguirían a este del 1° de agosto, los cuales fueron llegando a manos de Heyde con la más lamentable irregularidad, debido a las propias dificultades que la guerra imponía a las comunicaciones. El Gobierno alemán, tras informar los resultados de la investigación llevada a cabo por la Marina, propuso que una comisión mixta determinara la verdadera posición del velero al momento de su detención. Nada de ello satisfizo al Gobierno peruano, y finalmente, como ya mencionáramos, el 3 de octubre de 1917 se rompió relaciones con Alemania[38].

Como el mismo canciller Tudela señalaría algún tiempo después, su enérgica actitud estuvo fuertemente influenciada por el ingreso de Estados Unidos al conflicto. La documentación del caso ha sido reproducida en extenso en el trabajo de Juan Bautista de Lavalle, *El Perú y la Gran Guerra*, lo que nos exime de entrar en mayores detalles. No obstante, en respeto al rigor histórico, debemos señalar que el incidente de la barca *Lorton* merecería una investigación de detalle, que eventualmente pudiese hacer uso de documentación alemana, pues hay algunos aspectos que no dejan de llamarnos la atención, tales como los expuestos por los diputados de oposición en la sesión del 5 de octubre de 1917, atribuyendo carácter dudoso a la nacionalidad de la *Lorton*, agravado por el hecho de que el capitán y su tripulación no hablasen castellano; la opción de tránsito dada a la carga en los manifiestos respectivos; y las declaraciones que hiciera el piloto alemán[39].

D. LOS BUQUES ALEMANES CAPTURADOS

Al momento en que se inició la guerra algunos buques alemanes estaban en puertos peruanos, y en las semanas siguientes llegaron algunos otros, hasta completar ocho en el Callao y dos en Mollendo. Como es comprensible, en agosto de 1914, ni los capitanes, ni los propietarios, ni nadie podía prever cuan larga iba a ser la lucha ni cual sería la actitud que el Gobierno peruano adoptaría, considerando que permanecer en puerto era lo más seguro. Fue así que el 1° de agosto, la casa matriz de las compañías navieras alemanas Kosmos y Roland Linie dispusieron la inmovilización de sus naves en puertos neutrales[40].

Si bien la Roland Linie solo tenía un buque navegando hacia puertos peruanos, el *Holstein*, que debía llegar al Callao en los próximos días, acababa de adquirir seis lanchas para servicio de los buques en la bahía. La Kosmos tenía varias naves en el Pacífico, entre ellas el recién construido vapor *Amasis*, que entró al Callao el 2 de agosto; el buque de pasajeros *Rhakotis*, en Arica; y los vapores *Abessinia* y *Uarde*, en Mollendo[41].

A esos buques de líneas regulares había que agregar tres veleros: la fragata *Maipo*, velero de tres palos, 23 tripulantes y 2 700 toneladas



El Perú celebra el fin de la Gran Guerra. Gran manifestación reunió cincuenta mil almas que recorrieron las calles de Lima. Vista de la misma en la Plaza San Martín. (Reproducida de *Variedades*, Año XIV, N° 560, Lima, 23 de noviembre de 1918).

de porte y 1 777 de registro. Al mando del capitán K. Abshagen, había llegado al Callao el 24 de julio, tras 121 días de navegación desde Hamburgo, con carga general para C. Weiss. La barca *Omega*, velero de cuatro palos, 4 000 toneladas de porte y 2 471 de registro, arribaba el 2 de agosto al mando del capitán L. Niejahm y con 28 tripulantes a bordo. Había zarpado de Hamburgo 87 días antes, con carbón consignado a la firma Graham Rowe. Y la barca *Thellus*, que entró al Callao quince días más tarde, el 17 de agosto; con tres palos, 2 500 toneladas de porte y 1 465 de registro, había zarpado de Amberes 112 días antes, con carga general para la Casa E. Ayulo. Estaba al mando del capitán H. Brench y tenía 19 tripulantes[42].

En noviembre llegaría al Callao el vapor *Sierra Córdoba*, de 8 200 toneladas de porte y 8 226 de registro, con carga consignada a E. & W. Hardt. Ya hemos señalado que dicho vapor había ayudado a uno de los cruceros auxiliares alemanes en el Atlántico. El *Rakhotis*, de 8 500 toneladas de porte y 6 982 de registro, que a principios de agosto estaba en Arica, también pasó al Callao. También buscó refugio en el puerto peruano el vapor *Anubis*, de 8 000 toneladas de porte y 4 763 de registro. A ellos hay que agregar el ya mencionado vapor *Marie,* que con 3 000 toneladas de porte y 1 866 de registro, había venido acompañando al *Leipzig* desde el Mar de China. Finalmente, el velero *Hebe*, con 4 000 toneladas de porte y 2 469 de registro y el vapor *Uarda*, con 9 000 toneladas de porte y 5 751 de registro, permanecieron en Mollendo.

El otro buque alemán que permaneció en puertos peruanos fue el *Luxor,* buque de 12 000 toneladas de porte y 7 109 registro bruto. Como ya hemos indicado, a finales de 1914 la legación británica en Lima protestó por la ayuda que dicho buque había brindado al escuadrón de von Spee. A raíz de dicha protesta, el *Luxor* fue internado, vale decir, el Gobierno peruano prohibió su zarpe.

En setiembre de 1917, ante el cariz que iban tomando las negociaciones entre el Gobierno peruano y el alemán respecto a la *Lorton*, los capitanes de los buques alemanes que se hallaban surtos en el Callao y en Mollendo, procedieron a inutilizar sus respectivas naves. Siguiendo instrucciones de sus armadores, procuraban así restar medios al Perú en caso que se llegase a la ruptura de hostilidades. Enteradas las autoridades nacionales de esta actitud, se dispuso lo conveniente para evitar que tales actos de destrucción constinuasen. Fue así que en la tarde del sábado 29 de septiembre de 1917, personal naval peruano pasó a hacer guardia a bordo de los referidos buques[43]. Antes del 5 de octubre, las tripulaciones fueron desembarcadas y puestas a disposición del Juez del Crimen[44].

Pocos meses después, ante la reducción de la flota mercante nacional, se produjo un ligero desabastecimiento de productos y materias

primas. Ello motivó que se propusiera un dispositivo legal para que el Poder Ejecutivo pudiese "tomar posesión, cuando las circunstancias lo exijan, de los elementos de transporte, marítimo o fluvial y de los almacenes indispensables, a su juicio, para atender al abastecimiento público de productos y materias primas que se requieran para la subsistencia y la industria". El proyecto fue debatido y finalmente aprobado el 29 de enero de 1918, como la ley número 2969. Al amparo de dicho dispositivo legal fueron expropiadas en el Callao seis lanchas de propiedad de la Compañía de Vapores Roland Linie, de Bremen[45].

Era obvio que el siguiente paso sería la expropiación de los diez buques alemanes internados, posiblemente atendiendo a las sugerencias que pudiera haberle hecho el Gobierno norteamericano para aliviar los problemas del tráfico marítimo. Así, el 13 de junio se dispuso una comisión compuesta por el capitán de puerto del Callao, el director de Contabilidad de la Aduana del Callao y los representantes de las compañías alemanas de vapores Kosmos y Norddeustcher Lloyd, para que procediesen a levantar un inventario de las naves fondeadas en el Callao. En forma similar, se dispuso que el capitán de puerto de Mollendo y el comisionado de Aduana hiciesen lo propio en dicho puerto. Todos los buques alemanes, excepto el *Sierra Córdoba,* que pertenecía a la Norddeustcher Lloyd, eran de la Kosmos. Los representantes de ambas compañías alemanas se negaron a tomar parte en esa comisión, cuya tarea fue llevada a cabo en presencia del notario de Marina[46].

Mediante Resolución Suprema del 16 de julio 1918 se acordó atender al sostenimiento de las tripulaciones de los buques alemanes internados en los puertos del Callao y Mollendo y para la conservación de las naves se dispuso que el Ministerio de Hacienda abriese una cuenta especial por quince mil libras (Lp. 15 000,00).

La tasación fue llevada a cabo de la manera como hemos referido, considerando un valor total de 549 098 libras peruanas. El 5 de setiembre de 1918 fue emitida una resolución ministerial expropiando los buques alemanes y disponiendo se depositase dicha suma en la Caja de Consignaciones. Al día siguiente fue aprobada la ley 2770, por la que el Gobierno quedó autorizado para suscribir un contrato con The Shipping Board Emergency Fleet Corporation, de los Estados Unidos, mediante el cual se le arrendaban los referidos buques, excepto el vapor *Marie.* Este último buque debía ser reparado por la referida compañía norteamericana, y entregado al Gobierno peruano para atender sus necesidades de transporte de trigo. La empresa norteamericana se comprometía también a dedicar 1 6000 toneladas al tráfico peruano con Inglaterra, Francia o Estados Unidos. El contrato fue suscrito aquel mismo día, teniendo una duración hasta 30 días después de finalizado el conflicto, pudiendo ser prorrogado por los fletadores hasta por seis meses adicionales[47].

Tal transacción causó la natural protesta del Gobierno alemán, a través de la Legación de España en Lima, indicando que se hacía responsable al Gobierno peruano por los perjuicios que de ello se púdiese derivar. La respuesta peruana fue bastante concreta, señalando que en la Caja de Consignaciones se habían depositado 549 098 libras peruanas, suma en que habían sido tasados los referidos buques. Los propietarios de los buques podían recibir la parte que les correspondiese o volverlos a adquirir luego que finalizara el conflicto[48].

NOTAS AL CAPÍTULO III

1. SCHEER, Reinhard..., *Germany's High Sea Fleet in the World War.* New York, Peter Smith, 1934, pp. 13-14.
2. HOWARTH, David..., *Sovereign of the Seas. The Story of British Sea Power.* Londres, Book Club Associates, 1974, pp. 337-338.
3. Existen numerosos estudios sobre el combate naval de Jutlandia, habiendo aparecido también en nuestro medio el artículo de JIMÉNEZ, Manuel F..., "Batalla de Jutlandia". En: *Revista de Marina*, (enero-febero 1918), III, N° 1, pp. 14-20; y "Pérdidas alemanas en la Batalla de Jutlandia". En: *Revista de Marina*, (julio-agosto 1919), IV, N° 4, pp. 450-451.
4. ANDRADE, Ernest..., "Great Britain, the Submarine and Naval Limitations". En: *New Interpretations in Naval History.* Annapolis, Naval Institute Press, 1991: 67-79.
5. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República del Perú 1822-1933.* Lima, Editorial Universitaria, 1968, XII, pp. 341-342.
6. PEZET, Federico Alonso..., "Perú y la Guerra". En: SIMONS, Frank H..., *Historia de la Guerra del Mundo.* Londres, W.M. Jackson, 1917-1920, III, pp. 287-306.
7. *Ibídem...*, p. 291-292.
8. Decreto Supremo del 21/8/1914. En: *Legislación Militar.* Lima, Imprenta y Litografía del Estado Mayor General del Ejército,1916, VIII, pp. 239-240. LAVALLE, Juan Bautista de..., *El Perú y La Gran Guerra.* Lima, Imprenta Americana, 1919, pp. 10-11.
9. Decreto Supremo del julio 4, 1915. En: *Legislación Militar...*, VIII, p. 304.
10. BARTHE, M..., "La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918)". En: *La Revue Maritime.* París, Marine Militaire, enero 1971, N° 283, pp. 73-77. *El Comercio*, octubre 2, 1914, p. 1, col. 1-5.
11. BARROS VAN BUREN, Mario..., *Historia Diplomática de Chile 1541-1938,* Santiago, Editorial Andrés Bello, 1990, pp. 681-683.
12. *El Comercio*, setiembre 9, 1914, p. 2, col. 1.
13. *El Comercio*, setiembre 25, 1914, p. 1, col. 3.
14. *El Comercio*, octubre 1, 1914, p. 1.
15. *El Comercio*, setiembre 28, 1914, p. 1, col. 5.
16. *El Comercio*, octubre 1, 1914, p.1; 2/10/1914, p. 1, col. 1-5.
17. *Variedades...*, vol. X, N° 344 (octubre 3, 1914), pp. 1274-1276. *El Comercio*, agosto 8, 1914, p. 3.
18. *El Comercio*, octubre 12, 1914, p. 2, col. 2.
19. *El Comercio*, octubre 6, 1914, p.1, col. 4-5, octubre 10, 1915, p. 2, col. 1.
20. BARTHE, M..., *Art. cit.*, p. 75.
21. JIMÉNEZ, Manuel F...,"Combate Naval de las Costas de Chile". En: *Revista de*

Marina, (enero-febrero 1918), III, N° 1, pp. 3-8.
22. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 323.
23. BARTHE, M..., *Art. cit.*, p. 68.
24. JIMÉNEZ, Manuel F..., "Batalla de las Malvinas". En: *Revista de Marina*, (enero-febrero 1918), III, N° 1, pp. 9-14.
25. *Variedades...*, vol. X, N° 356 (diciembre 26, 1914), pp. 1600-1601.
26. BARTHE, M..., *Art. cit.*, pp. 75-77.
27. BARROS VAN BUREN, Mario..., *Ob. cit.*, pp. 681-683.
28. *Ibídem...*, pp. 681-683.
29. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, pp. 11-12. PEZET, Federico Alonso..., *Art. cit.*, p. 293.
30. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1917 por el Presidente de la República.* Lima, Imprenta del Estado, 1917, pp. V-VI.
31. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 413-414.
32. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 414-415. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, pp. 18-19.
33. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, pp. 332-335.
34. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1918 por el Presidente de la República.* Lima, Imprenta del Estado, 1918.
35. CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *La marina mercante en la República, 1821-1968.* Lima, 1980, II, pp. 77-78.
36. *El Comercio*, octubre 1, 1914, p. 1, col. 6. *Variedades...*, vol. X, N° 351 (noviembre 21,1914), p. 1469; N° 354 (12/12/1914), p. 1551.
37. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, pp. 291-296.
38. *Ibídem...*, pp. 300-307.
39. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, pp. 310-314. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 415.
40. *El Comercio*, agosto 1, 1914, p. 1, col. 4.
41. *El Comercio*, agosto 2, 1914, p. 2, col. 6; N° 34681, agosto 3, 1914, p. 2, col. 4.
42. A.H. de M. Libro copiador 616, "Entrada de veleros 1906-1917". *El Comercio*, julio 24, 1914, p. 2 col. 4; agosto 3, 1914, p. 2, col. 6; agosto 18, 1914, p. 2, col. 6. Sobre la *Omega* véase WILHELMSEN, Frederick D..., *La Omega, la última barca.* Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1995.
43. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, pp. 377-383.
44. *Ibídem...*, p. 384.
45. *Ibídem...*, pp. 385-394.
46. *Ibídem...*, pp. 395-398.
47. *Ibídem...*, pp. 401-425.
48. LAVALLE, Juan Bautista de..., *Ob. cit.*, p. 433. PEZET, Federico Alonso..., *Art. cit.*, p. 305.

SEGUNDA PARTE

EL PERÚ DURANTE LA REPUBLICA ARISTOCRÁTICA

Capítulo IV
LA POLÍTICA INTERNACIONAL ENTRE 1906 Y 1919

A. SITUACIÓN INTERNACIONAL DEL PERÚ RESPECTO A LOS PAÍSES VECINOS

El Tomo XII, volumen 1 y 2 de la *Historia Marítima del Perú*, a cargo de Raúl Palacios Rodríguez, resumió el tema de las relaciones internacionales del periodo, en una Introducción que formó parte del Capítulo I (páginas 61 a 70), en el volumen 1; los temas correspondientes a la política internacional vinculada al mar, en el volumen 2, integrados al Capítulo XIV (páginas 513 a 533).

Para el periodo que desarrollamos, incluiremos en este solo capítulo, todo lo relacionado con los temas internacionales, que tanta influencia tuvieron en esta etapa y que condicionaron mucho de la vida del país, entonces enfrentado como problema internacional prioritario, a buscar la realización del plebiscito que ordenaba el Tratado de Ancón, y procurar mantener la atención pública nacional e internacional en torno de las poblaciones de Tacna y Arica, sometidas entonces, más que en los años anteriores desde la inicial ocupación, a una torpe agresividad fruto de la arrogancia del vencedor del 79, enriquecido por los caudales que le irrogaban la explotación de los bienes que arrebató a Perú y Bolivia en la guerra de conquista.

Se puede notar que en lo que a la vida internacional del país se refiere, ella estuvo prácticamente condicionada por la acción tenaz de nuestro neovecino del sur; mantuvo para ello una permanente y organizada campaña para que en todo posible foro encontrara el Perú la interferencia chilena en orden a neutralizar cualquier acción que quisiera manifes-

tar adhesión a nuestro país, a la realización del plebiscito que ordenaba el Tratado firmado por Chile en 1883, sin duda con mayor libertad que el Perú; y que procurara llamar la atención de la comunidad internacional por la acción violenta que llevaba a cabo Chile en los territorios que ocupaba precariamente, pero que pretendía ocupar de manera permanente mediante una dura política de hostilización a la población peruana, política tendiente a desarraigarla e imponerle la convicción de que dichos territorios jamás volverían a sus legítimos dueños.

Chile contó para la realización de tan proditorio proyecto, con el cómplice silencio argentino. Así como en los días de la guerra, con el Tratado Fierro-Sarratea –6 de diciembre de 1878– el Tratado de 23 de julio de 1881 Borja Echeverría-de Irigoyen, supo Buenos Aires obtener claros beneficios de Chile, que de tal manera mediatizó cualquier injerencia pro peruana. Argentina ahora, por el Tratado firmado en Santiago el 28 de mayo de 1902, por el ministro de Relaciones Exteriores de Chile, José Francisco Vergara Donoso, y el plenipotenciario argentino José Antonio Terry, "Argentina declaraba que respetaba en toda su latitud la soberanía de las demás naciones, sin inmiscuirse en sus asuntos internos ni en sus cuestiones externas; y Chile declaraba a su vez que, respetando la independencia e integridad de los demás Estados, no abrigaba tampoco propósitos de expansiones territoriales, salvo las que resultaran del cumplimiento de los tratados vigentes o que más tarde se celebraran"[1].

Para el notable historiador de la diplomacia boliviana Valentín Abecia Baldivieso, los acuerdos argentino-chilenos, le merecen el siguiente comentario: "No había duda que Argentina había cedido, se comprometió a no tener ingerencia en cuestiones externas de sus vecinos, como si tuviera que estar al margen de la vida internacional, en cambio el compromiso chileno de no expansión estaba condicionado a que salvo "el cumplimiento de tratados vigentes" tuviera que hacerlo. Esos tratados eran el de Ancón con el Perú y el de 1884 con Bolivia"[2].

Se ha visto ya lo relacionado con la primera y segunda conferencias internacionales americanas, celebradas en 1899 en Washington y en 1902 en México[3] en ambas reuniones fue tenaz la oposición de Chile a cualquier forma de arbitraje que pudiera llevar a la solución del pendiente problema de Tacna y Arica con el Perú, por el incumplimiento por parte de Chile de la cláusula III del Tratado llamado de Ancón.

En el periodo que este volumen ocupa, se realizarían las Conferencias tercera y cuarta en Río de Janeiro y Buenos Aires, respectivamente.

El Perú llegaba a la tercera Conferencia Panamericana en evidente desventaja. Ya se debía tener conciencia de la forma eficaz en que Chile buscaba, –y lograba– interferir en cualquier foro internacional, para que el éxito no acompañara ninguna gestión peruana –y también

boliviana– por sus derechos en el Pacífico.

Para no alcanzar sus objetivos en esos foros, el Perú contaba con la clara desventaja de no haber solucionado en definitiva los problemas que teníamos con nuestros otros vecinos. En palabras de Víctor Andrés Belaunde, "El Perú en su discusión con Chile tenía la desventaja de mantener cuestiones pendientes con sus vecinos"[4]. El testimonio de Belaunde, personalidad notable por tan múltiples razones, debe ser tomado muy en cuenta. Nacido en 1883, para entonces –podemos tomar como referencia 1903–, contando con unos veinte años, ya estaba inmerso en la problemática internacional del Perú, delicada en ese tiempo; con razón añade: "se creía que era indispensable solucionar estas cuestiones y consolidar la amistad de los países limítrofes a fin de contar con su consenso y apoyo moral en nuestras justas demandas respecto de Chile".

Tal situación era evidente; todo hace pensar que si bien el Perú mantenía problemas múltiples con sus vecinos, los ejes de tales desavenencias eran Ecuador y Chile; mas veremos que en el fondo, tal vez todo se reducía a Chile, que había logrado "satelizar" al Ecuador[5].

Para mantener en "jaque" al Perú, Chile provocó acercarse a nuestros vecinos del norte, ya que Bolivia no se le mostraba amistosa, y que sus aproximaciones a Brasil no le dieron todos los resultados, como veremos más adelante, que esperaba. La amistad chileno-ecuatoriana, la ha expresado bien Mario Barros van Buren:

> "La amistad entre Chile y Ecuador había adquirido un tono intenso, no sólo debido a los roces fronterizos entre este último país y los peruanos, sino a una reciente ola de intercambio cultural y administrativo entre profesionales y estudiantes de ambas naciones.
>
> La presencia allí del señor Galo Irarrazával Zañartu imprimió a nuestra misión en Quito una tónica vigorosa e influyente. Ecuador contrató en 1902 una misión militar que presidió el general Cabrera, una de profesores normalistas, una de artistas para reorganizar el Conservatorio Nacional de Música y el Instituto de Bellas Artes, y otra de aduanas. Chile becó, un fuerte número de oficiales de marina ecuatorianos. El 10 de agosto de 1902 Chile firmó un convenio de equivalencias de títulos con Ecuador, que fue el más amplio firmado hasta entonces por nuestro país. Lleva los nombres de Irarrazával y del Canciller Baquerizo Moreno con una leve modificación en 1917, rige hasta hoy"[6].

No satisfecho Chile con su irrupción en Ecuador, también logró incursionar en diversas manifestaciones de la vida colombiana. Lo transparenta el mismo Barros:

> "En 1902 se designó una misión militar en Colombia, dirigida por el capitán Ahumada. Esta misión formó los cuadros de oficiales de Estado mayor destinados a reorganizar el ejército granadino. En 1903, dos instruc-

tores chilenos formaron los primeros cuadros de pilotines, y en 1904 el capitán de corbeta Alberto Asmussen, de nuestra marina, formó el primer curso de la Escuela naval de ese país. En 1905, una nueva misión militar; formada por los mayores Francisco Javier Díaz y Pedro Charpín, creó la Escuela Militar de Colombia. En 1904, tanto este país como Venezuela contrataron misiones chilenas para reorganizar su educación primaria y universitaria"[7].

Queda claro cómo Chile llevó adelante una efectiva política de acercamiento a nuestros vecinos, manteniendo estrecha amistad con países que podían contrapesar sus presiones en el sur del Perú. Era consciente Chile, además, de que Perú mantenía abiertos conflictos con Ecuador y latentes con Colombia. Habría que recordar –lo veremos más adelante– que con Ecuador y Colombia, Perú llegó a sostener choques armados en la primera década del siglo XIX.

Al contar con amistades tan estratégicas, Chile pudo sentirse muy bien dispuesto a intensificar sus presiones sobre la población de Tacna y Arica. Sus pactos (de Mayo) con Argentina, más su sólida amistad con Ecuador y Colombia, le abrían graves dificultades al Perú; entonces pudo añadir con perversidad, indignos agravios a la población peruana de las "cautivas", denominación que los peruanos dábamos a las provincias que indebidamente venía reteniendo Chile[8].

Tal vez para un mejor entendimiento de la situación con que se llegó a la Tercera Conferencia Interamericana de Río de Janeiro, en 1906, es necesario señalar acontecimientos que sucedieron luego de la segunda, llevada a cabo en México.

Por un lado se tenía la esperanza de una mayor presencia de los Estados Unidos, como integrado a los intereses americanos; tal esperanza se fundaba en la convicción de que la Unión Panamericana podía ser un foro capaz de presionar para un mejor entendimiento de los países americanos y que aquellas situaciones de manifiesta injusticia que perturbaban la vida del hemisferio se dilucidaran allí. Para los inicios del nuevo siglo, cabía la esperanza de que los Estados Unidos pusieran su apoyo a favor de una mejor relación entre nuestros países.

Dos acontecimientos, en los que se halló involucrada Venezuela, muestran cómo a inicios del siglo, la prepotencia de las potencias europeas se hizo presente. El primer caso fue la insistente penetración inglesa por el oriente venezolano; verdad que tal situación, como tantas veces en nuestra América, se vio favorecida por la inestabilidad política venezolana; Inglaterra pretendía entonces avanzar "Hasta las vecindades de Upata, incluyendo todo el territorio del Yuruari", lo que al decir de José Luis Salcedo-Bastardo, "hubiérale significado la fabulosa presa de más de un sexto de la superficie venezolana: 203 310 kilómetros cuadrados"[9].

Los Estados Unidos, apelando a la doctrina Monroe, sintieron la obli-

1. Solón Polo, ministro plenipotenciario en Bolivia (28-I-1909). Suscribió el Tratado Polo-Bustamante reajustando la línea limítrofe peruano-boliviana. (Reproducida de *Variedades*, 5° Número Extraordinario, Lima, 15 de julio de 1908).

2. Melitón Porras, Ministro de Relaciones Exteriores del gabinete del presidente Leguía. Por la política antiperuana en Tacna y Arica, rechazó la corona chilena de homenaje a los héroes peruanos en la Cripta de los Héroes, en 1908. (Reproducida de *Variedades*, 5° Número Extraordinario, Lima, 15 de julio de 1908).

3. Juan María da Silva Paranhos, Barón de Río Branco, Canciller del Brasil. En 1910 interpuso sus buenos oficios para disuadir a Chile de no intervenir en el litigio limítrofe entre Perú y Ecuador. (Reproducida de *Ilustración Peruana*, Año IV, N° 124, Lima, 14 de febrero de 1912).

4. Germán Leguía y Martínez. Ministro Plenipotenciario en Quito (24-XI-1909) cuando se esperaba la pronunciación del laudo arbitral del Rey de España en el litigio limítrofe entre Perú y Ecuador. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



1



2



3



4




CABALLEROS
CAMISAS CAMISETAS CALZONCILLOS PANUELOS
CORBATINES SOMBREROS Y CALZADO

En Tacna funciona con eficacia la chilenización: clausura de escuelas, expulsión de los curas y, en diciembre de 1910, clausura de los órganos de prensa peruanos. Los chilenos en torno de la estatua de Vigil protestan contra la prensa peruana. (Reproducida de *Variedades*, Año VI, Lima, 17 de diciembre, de 1910).

En el mitin, un orador chileno clama por la clausura de "La Voz del Sur", importante periódico dirigido por Federico Barreto. (Reproducida de *Variedades*, Año VI, Lima, 17 de diciembre, de 1910).

gación de intervenir; por cierto siguiendo sus propios intereses –el frenar el cada vez más manifiesto avance británico desde la Guayana–, los que lo llevaron a tal actitud. Inglaterra accedió a someter el tema a un tribunal arbitral, lo que muchas veces había propuesto Venezuela. El 2 de febrero de 1897, en Washington, se firmó un Tratado de Arbitramiento; en la práctica se consagraba un acuerdo previo británico-norteamericano: el Tribunal estaría compuesto por dos jueces británicos y dos norteamericanos más otro miembro escogido por esos cuatro, que resultaría siendo un ruso que había seguido estudios en Cambridge y Edimburgo, y que sería quien presidiera el Tribunal. Tal arbitrariedad fue comentada por el citado historiador venezolano Salcedo-Bastardo, en los siguientes términos: "Un solo voto bastaba a los ingleses para conseguir un fallo favorable. Los secretarios y abogados serán, además, todos ajenos a Venezuela; la defensa de la causa venezolana correrá a cargo de un general, ex presidente de los Estados Unidos, y de otro compatriota suyo"[10].

Nada puede llamar la atención, con tales antecedentes, que el Laudo favoreciera a Inglaterra (tal vez lo sorprendente resulta que el tal fallo fue unánime). Se sabe que Venezuela fue obligada a aceptar tal fallo, pues en caso contrario, la solución alternativa hubiese sido conceder a los ingleses hasta las bocas del Orinoco. "Pocas veces fue tan mancillada la justicia y tan burlado el derecho", comenta nuestro ya citado autor Salcedo-Bastardo[11].

El otro caso ocurriría menos de un lustro más tarde, cuando Inglaterra –la misma del victorioso laudo ya citado–, Alemania e Italia, bloquearon a fines de 1902 los puertos venezolanos; exigiendo el reconocimiento de pagos por eventuales daños que habían sufrido los súbditos de dichas nacionalidades, en las contiendas internas venezolanas[12].

Ante la actitud prepotente de las naves extranjeras en La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo, donde hundieron numerosos barcos, se pidió la intervención de los Estados Unidos. Por su parte, el notable jurista argentino Luis María Drago, Canciller de esa República proclamó, en comunicación remitida al Gobierno de los Estados Unidos, entonces bajo la administración de Theodore Roosevelt, que "la deuda pública de un Estado no puede ser motivo de intervención armada por parte del Estado acreedor, ni dar lugar a ocupación del territorio"[13]. Esta doctrina, con razón, llevará el nombre de su autor y fue, con ligeras modificaciones, aceptada posteriormente en la Segunda Conferencia de La Haya.

En busca de una solución, el "Gobierno venezolano nombró a Herbert W. Bowen, Ministro de Estados Unidos en Caracas, con plenos poderes para negociar con Washington y los poderes aliados, responsables del bloqueo, haciendo que se suspendiera éste el 13 de febrero de 1903, y se firmaron Protocolos con todos los países que reclamaban pagos a Venezuela"[14].

Tuvo pues, Venezuela, que acreditar un representante extranjero; dicho personaje firmó los protocolos como "representante de la República de Venezuela". Nada puede llamar la atención que cómo garantía de lo pactado, se establecía que en caso de no honrar Venezuela sus compromisos económicos, las aduanas de Puerto Cabello y La Guaira "se pondrán a cargo de funcionarios belgas"[15]. Vemos así cómo entonces la intervención extranjera en nuestra América era asunto reiterado. No habría que olvidar la intervención en Cuba, pocos años antes, y la intervención en Panamá, contribuyendo al separatismo istmeño.

Todos estos acontecimientos, se fueron dando con posterioridad a 1901, cuando el Perú rompió sus relaciones con Chile. Desde los acuerdos de Mayo –argentino-chilenos–, Chile inició una chilenización en los territorios que ocupaba precariamente desde un estricto sentido legal, a partir del artículo 3ro del incumplido Tratado de Ancón[16].

La ruptura de relaciones con Chile fue el resultado de la actitud de aquel Gobierno que decidió desahuciar el Protocolo Billinghurst-Latorre e intentó mediante el envío de Angel Custodio Vicuña, convencer al Perú de que el plebiscito no debía realizarse y que más bien el Perú debía, por un acuerdo directo con Chile, hacer entrega de Tacna y Arica. Fueron momentos lamentables de expresión de la prepotencia de Chile, evidentemente respaldado por un poder naval y terrestre significativos y por la capacidad de su diplomacia, provistas de recursos ingentes, para llevar a cabo sus designios. Nuestro ministro en Santiago –que había procurado la aprobación del Protocolo Billinghurst-Latorre–, Cesáreo Chacaltana polemizaba al respecto, hasta que tomó la decisión de retirarse con todo el personal de la misión.

Tendría que llegar 1905 para que se reiniciaran las relaciones peruano-chilenas, siendo canciller del Perú Javier Prado; Manuel Álvarez Calderón fue el encargado de asumir la jefatura de la delegación peruana en Santiago.

La ruptura se justificaba por la impermeable actitud chilena ante los reclamos peruanos por la avasalladora política que Chile iba implementando en las provincias cautivas; a ello se sumaba la impertinencia del pedido chileno para que el Perú resignara sus derechos en Tacna y Arica, aceptando que Chile retuviera ambas provincias definitivamente.

Es notable el cambio de política por parte de Chile a partir de sus acuerdos con Argentina; en palabras del historiador boliviano Miguel Mercado Moreira:

> "Chile había variado de táctica; antes de la guerra le pedía a Bolivia su litoral ofreciéndole en cambio la costa peruana; ahora le pedía al Perú renunciase a sus provincias cautivas a trueque del territorio boliviano. Y como el Perú se negase a la partija de Bolivia "debía abandonar toda esperanza sobre la ejecución del plebiscito". El tratado Billinghurst-Latorre fue

devuelto por el Congreso de Santiago al Ejecutivo, igual que el protocolo aquel de 9 de diciembre con Bolivia"[17].

La situación se hizo más complicada para el Perú, ante la nota del canciller ecuatoriano Miguel Valverde, del 12 de diciembre de 1902, entregada en Quito a nuestro representante Melitón Porras; en ella Ecuador afirmaba categóricamente "que el Napo es un río exclusivamente ecuatoriano" y, entre otros reclamos, "que todo hecho que tendiere a hacer prácticas, por parte del Gobierno peruano la pretensión de volver a ocupar el Aguarico, será considerado como un Cassus-Belli por el Gobierno del Ecuador"[18].

Ese año 1902 tuvo para la historia posterior de nuestra América del Sur gran significación; los Estados Unidos emergían cada vez más como un poder decisorio: entre nosotros surgió la ingenua idea de que aquel peso significativo de la nación del norte, podía ponerse al servicio de los altos intereses del subcontinente, apoyando las causas rectas y desalentando el uso de la fuerza prepotentemente ejercida.

Bien se llamó esa esperanza, la "ilusión americana"; para el Perú, probablemente el país latinoamericano que sufría mayor prepotencia y agravios, la ilusión fue significativa; Víctor Andrés Belaunde lo ha expresado en los siguientes términos:

> "Volviéronse los ojos a los Estados Unidos en la esperanza de que ejerciera una influencia a nuestro favor recordando la actitud del Presidente Garfield y del Secretario Blayne durante la guerra. Se inició así el periodo de la ilusión americana. Bajo ella el Perú se adelantó a reconocer la independencia de Panamá resintiendo a Colombia. Mas nuestra adhesión a los Estados Unidos no cambió su política ni en la Conferencia de Río ni en la de Buenos Aires"[19].

Efectivamente, como dice Belaunde, el Perú aventuró tal política; ella entrañaba, evidentemente, riesgos, como el que significaba despertar la irritación colombiana; era obtener la complacencia de un neo-Estado, de muy escaso peso en el equilibrio continental, a costa de irritar y enconar a un país vecino, que de todos modos tenía importante significación, mayor que la del país istmeño con quien no limitábamos.

De todos modos habría que dejar constancia que el conocimiento común de nuestra historia latinoamericana, da como origen del Estado panameño la casi exclusiva parcialidad norteamericana; no corresponde extendernos ahora en el tema, ni está dentro de la cronología que abarca este tomo de la *Historia Marítima*; mas es evidente que la proximidad de las obras que consagrarían la existencia del Canal del istmo; la larga guerra civil colombiana, llamada con razón aproximada de los Mil Días[20] por su prolongada duración, y una vieja tendencia autonomista de las autoridades istmeñas, desde la constitución de la Independencia Gran Colombiana y luego de Colombia, contribuyeron

a tal decisión independentista; todo este conjunto de hechos, no niega por cierto –pero señala su no exclusivismo– la acción norteamericana propiciadora, y luego amenazante por la presencia de su poder naval representado por el buque de guerra norteamericana *Nashville*, hecho que ocurrió el 2 de noviembre de 1903, la víspera de la declaración de independencia panameña; el 6 de noviembre los Estados Unidos reconocían la independencia de Panamá y su flota recibió órdenes de evitar el desembarco de tropas colombianas en el istmo.

Fue un exceso del Perú convertirse en el país americano que luego de Estados Unidos, obviamente, reconoció la independencia de Panamá; podemos insistir en las razones de tal independencia que pasan por los repetidos intentos separatistas a lo largo del siglo, que se pueden ubicar en 1830, 1831, 1840, el Estado Federal de 1855, 1860, etc. Había razones para la independencia istmeña, y ellas no fueron tan sólo la injerencia norteamericana[21].

De todos modos, nos queda en la agenda de lo desconocido, pues no hallamos testimonios que nos respondan adecuadamente el por qué de la actitud peruana, quién promovió esa actitud, que podría ser tildada de pro-norteamericana, pro panameña o anticolombiana; de todos modos, aventuramos la sospecha de que el Perú buscó entonces congraciarse con los Estados Unidos, manera de provocar que pusiese su influencia en el anhelo de que Chile cumpliera su compromiso suscrito en Ancón[22].

1. ARICA Y PANAMÁ

Tal vez haya pasado desapercibido a muchos la enorme importancia que el Canal de Panamá tuvo como telón de fondo de toda esta historia que vamos desarrollando; una visión no inmediatista de los hechos por parte de los políticos chilenos, los tenía que llevar a pensar la enorme importancia que podía tener una avanzada que acercara a Chile al eje del Pacífico que evidentemente tenía que tomar una importancia bastante mayor cuando se abriera el Canal de Panamá, lo que para los años que nos ocupan, ya no era proyecto irrealizable, o idealización de ilusos, sino un hecho concreto a plazo aún inexacto, pero de evidente materialidad.

No sabríamos hallar con precisión quién fue la personalidad chilena que proyectó una política en tal sentido; no lo podemos referir a Portales, cuyo pensamiento conocemos y que habría tenido el antecedente preclaro de Bernardo O'Higgins, a decir del ya citado Mario Barros[23]. A O'Higgins también le reconocen los chilenos la vocación por controlar el Estrecho de Magallanes[24].

Habría que dejar pues, desde la perspectiva peruana, la idea de que

la posición impermeable de Chile para llevar a cabo la solución justa del problema de Tacna y Arica –particularmente Arica–, se debía a un simple capricho o a la expresión de la gratuita soberbia para con el Perú; creemos que ella se debió a una política preparada y practicada desde la Cancillería del Mapocho; claro que hay otras razones que acompañaron, más allá de la proyección al septentrión del Pacífico, tal política; podemos pensar que era necesario mantener, por parte de Chile, sujeta a Bolivia, haciéndola necesariamente dependiente para la extracción de sus riquezas y para dominar su comercio de exportación. No creemos casual que cuanto más próximo se encontraba el proceso de culminación del Canal istmeño, más impermeable fue la posición de Chile, proyectada a la violenta y vergonzosa chilenización de Tacna y Arica[25], así como la permanente intromisión en todo foro americano, en aras a neutralizar cualquier decisión o declaración que abonara la justa causa del Perú.

2. UN PROTOCOLO ANTIPERUANO

Teniendo hacia el sur sometido a Bolivia, también relegada de todo eventual apoyo argentino por los pactos llamados de Mayo, Chile proyectó toda una política para crearle problemas por el norte al Perú; por cierto tal afán corría parejo con su apetencia de doblegar la resistencia peruana a transigir; el Perú se negó reiterada y sistemáticamente a cualquier solución distinta para el tema de Tacna y Arica, que no fuese la consagrada en el Tratado llamado de Ancón.

Contando ya con la "satelización" del Ecuador, buscó Chile la alianza estrecha de Colombia, la que le era de particular importancia en las vísperas de la reunión de la Segunda Conferencia Internacional Americana, que se realizaría en México. Sabía Chile que allí, debería enfrentar el tema del arbitraje como medio de solución de los diferendos entre los países americanos; toda la política internacional chilena se volcó entonces a procurar los medios que pudieran desembocar en el fracaso de un acuerdo que consagrara el arbitraje obligatorio. En pos de ese logro, buscó ganar la mayoría de los votos. En su afán de lograr la adhesión de Colombia a su deplorable objetivo, logró la firma de un protocolo de evidente sentido antiperuano. Como la doctrina del arbitraje absoluto es de fácil sustentación y respaldada por el más elemental sentido común, el Perú buscó con franqueza el apoyo de los demás países; la tesis "opuesta requiere de una defensa más sutil, que en muchos casos tiene que apelar a situaciones particulares, y de allí que la acción de Chile tuviera que manifestarse en el secreto de las cancillerías"[26].

Fue así como el 27 de setiembre de 1901 se pactaba un protocolo colombiano-chileno (Abadía Méndez-Herbozo); ese acuerdo es testimonio

claro de los medios de que se valía Chile para hostilizar al Perú, en este caso mediante la búsqueda de la adhesión de Ecuador y Colombia.

Por este Protocolo, Chile aparecía como buen componedor de los fuertes desacuerdos entre Colombia y Ecuador, que ensombrecían sus relaciones; la injerencia de los vecinos en las luchas internas era frecuente, lo que se hizo más manifiesto de parte de Ecuador en Colombia durante la llamada Guerra o Revolución de los Mil Días en este último país; esta prolongada y sangrienta revolución que tanto daño hizo a Colombia –solo en vidas humanas hay cálculos que superan los 100 000– permitió la injerencia de otros países; para lo que nos interesa ante el tema que desarrollamos, debemos decir que los liberales ecuatorianos muchas veces apoyaron a los de igual tendencia en Colombia, y ello se hizo más manifiesto desde fines del siglo XIX, cuando gobernaba Ecuador Eloy Alfaro[27], cuya primera administración se extendió desde 1895 hasta 1901.

La injerencia ecuatoriana en Colombia se acentuó a partir de la crisis colombiana; como los gobiernos de Manuel Antonio Sanclemente y José Manuel Marroquín eran de tendencia conservadora, la intervención del Ecuador se hizo más insistente y sin ningún carácter de clandestinidad[28]. Así fue como, aprovechando de aquellas disensiones colombiano-ecuatorianas, Chile se presentaba como buen componedor, mas en el fondo eran muy otros sus intereses. Arturo García Salazar ha sabido explicarlo en los siguientes términos:

> "Las relaciones entre los dos primeros países (P. C.: Colombia y Ecuador) venían sufriendo en los últimos años por la intervención que recíprocamente se permitían sus gobiernos en la política interna del otro país, por ser conservador el gobierno de Colombia y liberal el del Ecuador, y por querer uno y otro extender su sistema político al país vecino. Chile se obligaba, en el protocolo, a dirigirse al Ecuador para manifestarle el estado de las relaciones entre Chile y Colombia, y hacer valer la estrecha amistad que le unía con el Ecuador para invitarle de modo eficaz a que adoptara toda clase de provincias, que tendiera a restablecer la más perfecta armonía entre Colombia y el Ecuador, firmando esos dos Estados un tratado de neutralidad absoluta en los conflictos del orden público interno[29].

Mas siguiendo el valioso testimonio de García Salazar, lo que para el tema que desarrollamos ahora es más significativo, es el contenido de los artículos 4 y 5 de este protocolo firmado por el ministro de Relaciones Exteriores colombiano Miguel Abadía Méndez, y el plenipotenciario chileno en Bogotá Franciso Herbozo:

> "Art. 4° - El Gobierno de Colombia se compromete a telegrafiar a sus representantes en el Congreso de México ordenándoles que sus opiniones y votos en este congreso sean en el sentido de sostener el arbitramento prospectivo, y en ningún caso con carácter retroactivo.

Art. 5° - El Gobierno de Chile cederá al de Colombia un crucero blindado de los de segunda clase, que será pagado por el de Colombia en los términos que fije el de Chile"[30].

Añadido a este protocolo Abadía Méndez-Herbozo "un documento especial fechado el 18 de enero de 1902, estableció prácticamente una alianza entre Chile, Colombia y Ecuador. Por otro pacto, Colombia convino en otorgar paso libre en cualquier tiempo a través del istmo de Panamá, que todavía le pertenecía, al material de guerra destinado a Chile"[31].

Basadre considera que "el partido dominante en Colombia" aceptó esos acuerdos en la esperanza de evitar cualquier movimiento revolucionario en Panamá; no creemos mucho en tal tesis, sobre todo por la difícil situación que atravesaba Colombia entonces: la Guerra de los Mil Días: octubre 1899-noviembre 1902, que sin duda no le permitía, creemos, una proyección de tal naturaleza.

Lo que sí es cierto es que Chile obtuvo su objetivo inmediato: el voto colombiano en México; el objetivo a largo plazo, que era su mayor interés, no lo lograría y en tal fracaso jugó un rol muy destacado, que es indispensable destacar, el ilustre diplomático peruano en Bogotá Alberto Ulloa Cisneros".

A decir de Basadre[32], Ulloa "descubrió la existencia de los protocolos, consiguió su texto y pagó por él con su propio dinero"[33]. Aunque pareciera increíble, la cancillería peruana empezó por no dar crédito a los informes de Ulloa, para terminar censurándolo "acremente". Concluye Basadre mencionando que Ulloa "renunció" y se dirigió a Europa donde dio a conocer los sensacionales documentos que había obtenido, en el periódico *The Sun* de Londres en octubre de 1902. Al producirse esta publicidad, la negociación quedó frustrada y abandonada".

Habría que relevar –lo que no encontramos en la historiografía del tema– la notable labor de Ulloa Cisneros. No quedó su empeño circunscrito a lo que ya sabemos, a través de lo que Basadre nos transcribe. Inexplicablemente, ninguno de los trabajos sobre el tema que conocemos, hace referencia a otro valioso esfuerzo del notable periodista y político.

Ulloa a fines de 1901, cuando desempeñaba el cargo de Ministro del Perú en Colombia, recogió opiniones colombianas referentes al problema pendiente con Chile respecto a Tacna y Arica "en las cuales se había pronunciado, en cierto modo, el Gobierno del señor Marroquín, celebrando con el Plenipotenciario chileno en Bogotá los convenios secretos conocidos con el nombre de Abadía-Herbozo".

B. SEGUNDA CONFERENCIA PANAMERICANA DE MÉXICO - 1901

Podemos comprender la proyección de la política chilena, con los

acuerdos que hemos visto con Ecuador y Colombia, si a su vez comprendemos que en fecha tan anterior como el 15 de agosto de 1900, la cancillería mexicana daba a conocer que una nueva reunión panamericana tendría como sede la capital de dicha república[34].

A esta conferencia concurrieron 19 estados. El proyecto de resolución que la Conferencia proponía fue firmado por Argentina, Bolivia, Guatemala, México, Paraguay, Perú, Salvador, Santo Domingo, Uruguay y Venezuela. En él lo más significativo eran, indudablemente, los tratados sobre arbitraje. Desde el primer momento Chile protestó ante México por incluir el tema del arbitraje, aunque aquel solo obligaría a los firmantes, la tenacidad chilena buscaba marginar de la agenda el tema del arbitraje obligatorio. La enorme presión chilena sobre México, muy probablemente avalada por los Estados Unidos que tuvo papel rector en la reunión, llevó a que el ministro de Relaciones Exteriores mexicano retirara su firma del tema del arbitraje obligatorio, concluyendo por desahuciar todo el pacto en caso de que los otros firmantes también presentaran dificultades.

La situación se presentaba de tal manera, ante la nota remitida por Chile al ministro norteamericano en Santiago, el 21 de mayo de 1900, señalando que Chile asistiría al evento panamericano, siempre que no se adoptaran resoluciones sobre acontecimientos anteriores a la reunión; es decir, los asuntos pendientes entre los Estados no debían ser tratados en la reunión, para evitar situaciones enojosas entre los asistentes. Extraño sentido le daba Chile a esas reuniones, en tanto que lo que se pretendía era poner fin a los desacuerdos entre los países; claro que en el caso de Chile esa situación podría significar entregar a arbitraje los asuntos pendientes con Perú y Bolivia, y la historia muestra que ningún país al que no acompaña la razón se muestra partidario del arbitraje"; esa era la situación de Chile, a la que para mal de sus oponentes acompañaba un enorme poder bélico; Chile se negaba a dar fuerza a la razón; prefería, lamentablemente, como prefirió sistemáticamente, "la razón de la fuerza", si es que la fuerza pueda constituir razón.

Para abril de 1901, el representante chileno en Washington condicionó su asistencia a que se aclarasen los alcances del proyecto de resolución que algunos países habían preparado para el evento; para mejor entendimiento de lo que venimos diciendo, transcribimos la resolución que se exponía a la aprobación del Congreso:

"1ro. El principio de conquista queda eliminado del derecho público americano durante el tiempo que esté en vigor el tratado de arbitraje.

2do. Las cesiones de territorio que se hicieran durante el tiempo que subsista el tratado de arbitraje, serán nulas si se hubieren

verificado bajo la amenaza de la guerra o la presión de la fuerza armada.

3ro. La nación que hubiese hecho tales cesiones, tendrá derecho para exigir que se decida por arbitramiento acerca de la validez de ellas.

4to. La renuncia del derecho de recurrir al arbitraje hecho en las condiciones del artículo 2do, carecerá de valor y eficacia"[35].

Obviamente, Perú y Bolivia fueron los más interesados en que se mantuviera tal resolución, en la fundada esperanza de que el arbitraje era la forma más justa de abordar los asuntos pendientes con Chile; mas en la misma medida, la conciencia por parte de Chile de que esa justa resolución desautorizaba su ya larga trayectoria de burla al cumplimiento del artículo 3ro. del Tratado de Ancón y la inestable situación que mantenía desde el llamado Pacto de Tregua que firmó con Bolivia, llevaron a la nación del Mapocho a emprender una tenaz cruzada para evitar su aprobación. Cualquier resolución que tomara el Congreso, ese fue el santo y seña de la acción de Chile entonces, no debía tener carácter retroactivo; es decir, el Congreso debía tomar acuerdos para cualquier situación que se presentara en el futuro, pero debía excluir de sus conclusiones cualquier medida que llevara a procurar solucionar los desacuerdos pendientes.

Chile presionó a México, condicionando su asistencia a la exclusión del arbitraje retrospectivo, lo que su delegación obtuvo; "de ese modo, quedaban excluidas del arbitraje las diferencias entre el Perú, Bolivia y Chile"[36].

Cuando Chile pudo prever que la posición a favor del arbitraje contaba con una mayoría entre los asistentes, se abocó al despliegue de una sucia política, que lo llevó a maniobrar en forma deshonrosa[37].

La batalla la pudo ganar evidentemente Chile, a costa de pervertir un principio como el del arbitraje, que bien podría ser rector de los desacuerdos entre los países americanos. Para el historiador de la diplomacia chilena Barros Van Buren, "Chile se batió fieramente contra el frente argentino-peruano-boliviano para liberarse del arbitraje forzoso. Pero no estuvo solo. Ecuador, Centroamérica, Méjico, Brasil, Paraguay, Colombia y Venezuela lo apoyaron"[38]. Lo que no dice en ningún momento de su voluminoso trabajo, es la forma como logró contar con el apoyo de aquellos países. Ya hemos visto cómo había logrado satelizar al Ecuador, con lo que logró contar con su apoyo; de esa u otras formas, fue actuando sobre otros países. Muestra de ese actuar puede ser el caso colombiano, el que se llegaría a conocer gracias a la meritoria tarea llevada a cabo en Bogotá por el ilustre diplomático peruano Alberto Ulloa Cisneros, como ya hemos visto con anterioridad.

La fuerte presión chilena llevó a México, país anfitrión de la Con-

ferencia, a retirar su firma del proyecto, en la parte que hacía referencia al arbitraje obligatorio. Tal proceder, lamentablemente por cierto, produjo que en la sesión de 10 de enero de 1902 no concurrieran los representantes de Argentina, Bolivia, Perú, Paraguay, Santo Domingo y Venezuela[39].

Tuvo éxito Chile en su afán de boicotear todo intento de que el arbitraje fuese consagrado como el instrumento más eficaz de evitar conflictos entre los países americanos. Mas su éxito, fruto de sus afanes proditorios nacidos de su obsesión por retener Arica, mejorando su posición en el Pacífico con miras a la futura apertura del Canal panameño, significó grave daño a la solidaridad americana. Por cierto, el éxito chileno no se limitó ese 1902 a su pérfida victoria en la reunión mexicana, sino fue más allá; Víctor Andrés Belaunde diría:

> "El año 1902 fue un año de éxitos para la diplomacia chilena. Había impedido la aprobación del arbitraje obligatorio en el Congreso de México: formó una alianza con el Ecuador y Colombia en contra del Perú; arrancó la declaración de que la mediación americana en los asuntos del Pacífico, sólo se produciría por solicitud de las dos partes; y por último consiguió que la Argentina adquiriese, por los pactos de mayo de 1902 y las declaraciones de julio de dicho año, el compromiso de no inmiscuirse en los asuntos del Pacífico"[40].

Victoria chilena fue la obtenida por ese país en México en esa Segunda Conferencia Panamericana, mas victoria que significaba una derrota para las esperanzas americanas de justicia en el continente. Chile siempre había sido después de todo, desde el siglo XIX, primero de su existencia como país independiente, país prescindente de los sentimientos de solidaridad americana[41].

Para América, creemos con García Salazar, la victoria chilena fue un grave revés; en sus palabras:

> "No significaba esa derrota únicamente el fracaso del arbitraje obligatorio en América, sino también el fracaso de los mismos congresos americanos. Si las naciones americanas, por timidez o por egoísmos, eran incapaces de asegurar la paz y la justicia entre ellas por medio de procedimientos jurídicos aceptados por todas, el panamericanismo y la solidaridad americana se convertían en meras palabras, sin contenido ideológico ni moral, y sin fuerza por lo tanto, para crear vínculos reales entre los pueblos de este continente"[42].

Así fracasó el intento peruano de que el litigio que Chile se había encargado de prolongar por tantos años, entrara por la vía de la solución adecuada.

C. BOLIVIA PIERDE EL ACRE. DIFICULTADES CON BRASIL

Aunque no desarrollemos el tema sino brevemente, debemos seña-

lar que en busca de una solución para su problema, Bolivia hizo concesiones al Brasil, tendientes, sin duda, a lograr el apoyo de aquel país, ante la intransigencia chilena; así se fue a una transacción en la que, lamentablemente el Perú también perdería territorios que tenía en litigio con Bolivia; de alguna manera, como dice Romero Pintado "en este tratado Bolivia, vendía al Brasil territorios en litigio con el Perú"[43].

Este conflicto significaría para Bolivia la pérdida del Acre, consecuencia de la agresión brasileña, por cuando "el 17 de noviembre de 1903 se firmó en Petrópolis el tratado de este nombre en virtud del cual Bolivia cedió toda esa rica región a cambio de mínimas compensaciones territoriales de una entrega de dos millones de libras esterlinas"[44].

Las compensaciones que recibió Bolivia fueron, a decir de Enrique Finot, además de lo pecuniario "la construcción del ferrocarril Madera-Mamoré, destinado a facilitar el comercio por la vía del Amazonas..."[45]

No fue indiferente el Perú a la situación y a las negociaciones que se fueron realizando en torno a los encontrados intereses brasileños y bolivianos, en los que el Perú también formaba parte. Pero la grave situación que aún atravesábamos por la malignidad de la política chilena, impedían actuar. Razón acompaña a Abecia Baldivieso cuando sentencia: "Perú veía con recelo todo el proceso porque su frontera está comprometida, pero su situación no le permitía asumir posiciones definitorias"[46].

El acuerdo boliviano-brasileño, por el cual Bolivia perdía el Acre, evidentemente desfavoreció también al Perú. Aunque era cierto que el Perú había descuidado esa zona –solo desde 1902 había empezado el establecimiento de autoridades peruanas en el Alto Yurúa y en el Alto Purús–, no lo era menos que el Perú debió evitar un entredicho con el coloso sudamericano, en la búsqueda de no abrir un nuevo frente en las difíciles circunstancias que atravesaba[47].

La situación con Brasil, sin embargo, tendió a hacerse más dificultosa, a partir de los tratados con el Ecuador y que llevaron a la firma de un tratado secreto.

El acercamiento brasileño-ecuatoriano tuvo expresión en los tratados de 6 de mayo de 1904: uno de límites y el otro de alianza defensiva.

Por el Tratado de Límites, Ecuador y Brasil avanzaban un acuerdo, curiosamente, sobre la base de que el diferendo peruano-ecuatoriano concluyera favorable a este último. Así el artículo primero decía:

> "La República del Ecuador y la República de los Estados Unidos de Brasil, acuerdan: Que terminando favorablemente para el Ecuador, como esta República lo espera, el litigio que sobre límites existe entre el Ecuador y el Perú, la frontera entre el Ecuador y el Brasil, en las partes en que confinan, sea la misma señalada en el Artículo VII de la Convención que se celebró entre el Brasil y el Perú, en Lima, el 23 de octubre de 1851, con la modifica-

ción constante en el Acuerdo, asimismo firmado en Lima, el 11 de Febrero de 1874, para la permuta de territorios en la Línea de Iza o Putumayo; esto es: que la frontera sea en todo o en parte según el resultado del antedicho litigio la línea geodésica que va de la boca del riachuelo San Antonio en la margen izquierda del Amazonas, entre Tabatinga y Leticia, y termina en la confluencia del Apaporis con el Yapurá o Caquetá, menos en la sección del Iza o Putumayo, cortada por la misma línea donde el álveo del río, entre los puntos de intersección, formará la división"[48].

El Tratado de Límites tenía anexo un tratado secreto de alianza defensiva, cuyo tenor era:

"1ro. El Brasil y el Ecuador se unen en una alianza defensiva para evitar toda agresión de parte del Perú y para oponerse a que el Gobierno de ese país ocupe militar y administrativamente territorios a que aquellos países creen tener derecho y que no fueron poseídos por el Perú a la fecha de separación de España;

2do. Para obtener el objeto que se propone esta alianza, los dos países contratantes ocurrirán con todos los elementos bélicos de que pueden disponer y ejercitarán su acción militar como sea preciso, por el lado del Pacífico y por el lado del Amazonas; y

3ro. Este Tratado regirá desde el día del canje de las ratificaciones y durará cinco años que se entenderán prorrogados por otros cinco años si el Tratado no fuere denunciado con un año de anticipación"[49].

El Tratado de alianza defensiva ecuatoriano-brasileño no sería como consecuencia de "una serie de pasos imprudentes dados por el Ecuador en el lapso de 1901 a 1906"; a decir del mismo Villacrés, "fueron los pretextos que tomó el gobierno brasileño para desconocer su palabra empeñada en los antes aludidos tratados...". Mas, en el interín, una propuesta ecuatoriana estuvo a punto de escindir la parte septentrional del territorio peruano.

Es el caso que al relevarse a Miguel Valverde de la plenipotencia ecuatoriana en Petrópolis, fue nombrado para el mismo Emilio Arévalo, al que el 19 de febrero de 1906, el ministro de Relaciones ecuatoriano Manuel Montalvo le hizo entrega de las respectivas instrucciones en las que se le decía:

"Dado el carácter que reviste actualmente nuestro litigio de límites con el Perú y las complicaciones ocurridas en Bogotá, con motivo de la celebración del Pacto de Arbitraje sobre fronteras entre Colombia y el Perú y el modus vivendi establecido por esas repúblicas en la región del Putumayo, la misión diplomática en el Brasil, encomendada a Ud., debe, principalmente, procurar el mantenimiento de las buenas y francas relaciones de amistad entre los dos pueblos, y, en segundo lugar, inquirir, discretamente, hasta qué punto el Gobierno de Río de Janeiro puede prestarnos su cooperación en el litigio ecuatoriano-peruano. No está en el ánimo del Gobierno,

por ahora, dejar las soluciones pacíficas por las incertidumbres y trastornos de una política ocasionada a conflictos de dudoso éxito..."[50]

En viaje a Petrópolis, el plenipotenciario Arévalo pasó a Valparaíso y estuvo en Santiago de Chile; allí fue informado por Rafael H. Elizalde, el Encargado de Negocios del Ecuador en Santiago, que al pasar de regreso a Ecuador el ex plenipotenciario Miguel Valverde, "le había manifestado que, en poder del Barón de Río Branco, Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, quedaba un memorándum que, suscrito el 12 de Diciembre del año anterior (P.C.C., 1905), contemplaba una fórmula de arreglo que, por desgracia, no había sido aceptada por dicho personaje..."[51]

La "fórmula de arreglo" que había entregado Valverde al Canciller brasileño, consistía en una propuesta "al Barón de Río Branco, a pretexto de obtener nuevamente la alianza que aceptase la cesión de una zona de los territorios disputados, desde Tumbes hasta el Brasil, a fin de que este país llegase a ser potencia del Pacífico"[52].

La publicación en el diario quiteño *El Tiempo*, de dos artículos de la propuesta Valverde, produjo el descontento brasileño que, en una declaración dio a conocer que ella era incompatible con la política del Brasil, que no tenía en sus planes ni entonces ni nunca, una política de conquistas.

Así se puso punto final a incidente tan complejo, que muestra las dificultades que tenía entonces el Perú en sus relaciones internacionales. Es dable pensar que el incidente no solo produjo el descontento brasileño –de lo que hay prueba documental–, sino presentó a Ecuador ante la comunidad americana como país poco serio en sus proyecciones y a contramano del derecho internacional. Desde la perspectiva ecuatoriana, estos acontecimientos constituyeron un claro éxito para el Perú. En palabras de Carlos Tobar:

> "Quizá el más decisivo de los triunfos del Perú, fue el de lograr la prosecución del arbitraje en España, en ocasión en que las circunstancias nos habían puesto muy por encima de nuestro adversario, malquistado entonces con el Brasil –nuestro amigo íntimo– por incidentes de fronteras; con Bolivia, por los arreglos del Acre; con Colombia, por la prisa en el reconocimiento de la sucesión de Panamá; hasta con la Argentina, por los desabridos artículos de la prensa peruana disgustada del término de la cuestión frontera argentino-chilena"[53].

D. ACUERDO BOLIVIANO-CHILENO DE 1904

Tema que integra la preocupación internacional del Perú de entonces, fue el del acuerdo boliviano-chileno de 1904.

Concluida la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia, el gobierno boliviano de Narciso Campero autorizó la negociación de la paz o una tregua con Chile, ya en marzo de 1883[54]. Firmada la Paz de Ancón –que

obviamente Perú firmó sin la presencia boliviana– se insistió por parte de Bolivia en firmar una paz o una tregua; la razón de esta última se cifraba en el hecho de que habiéndose firmado ya la Paz de Ancón, quedaba pendiente la suerte de Tacna y Arica. Al fin el 4 de abril de 1904 se firmó el Tratado de Tregua "mientras llega la oportunidad de celebrar un Tratado definitivo de Paz", como rezaba el preámbulo del Pacto[55].

Durante largo tiempo, Chile burló la expectativa boliviana de firmar una paz definitiva, parapetándose en el argumento de que aún estaba pendiente la solución final de los territorios de Tacna y Arica; todo ese tiempo hasta fines del siglo XIX (incluyendo el Tratado de Transferencia de territorios –18 de mayo de 1895, que Chile firmó con Bolivia– y el Protocolo Billinghurst-Latorre, 16 de abril de 1898 que firmó con Perú), Perú vió burlada su expectativa de realización del plebiscito, y Bolivia, la suya, de firmar una paz definitiva.

Fue en 1904, cuando Chile había asegurado varios frentes, como ya hemos visto, que se dispuso a imponer, una vez más, la fuerza de su prepotente diplomacia, respaldada por su poderío militar[56].

Este tratado significaba asumir por parte de Chile decisiones sobre un territorio que a todas luces ocupaba precariamente, en tanto aún estaba pendiente la solución definitiva del mandato plebiscitario del Tratado de Ancón, en su numeral tercero.

El canciller peruano Javier Prado, el primero desde la nueva administración de José Pardo protestó, específicamente por lo estipulado en los artículos 2do, que describía la nueva frontera, y el 3ro, que establecía la construcción del ferrocarril[57].

Al hacer reserva de algunas cláusulas del tratado, Javier Prado "señaló que la condición legal de Chile era la de ocupante y tenedor en Tacna y Arica y la del Perú la del señor y dueño"[58].

Las expresiones de nuestro canciller Prado, dieron lugar a una réplica de su homónimo chileno Luis Antonio Vergara; el cambio de opiniones daría origen a la reanudación de las relaciones peruano-chilenas interrumpidas desde 1901.

En el Perú, el Tratado de 1904 entre los otros dos contendientes de la Guerra de 1879 aparece comúnmente tan solo como un dato más, revestido de ninguna trascendencia. Sin embargo, dicho Tratado se constituía en "el más doloroso y duro de la vida republicana" y "los bolivianos han olvidado otras pérdidas territoriales, la del Pacífico no", a decir del notable historiador boliviano, varias veces ya citado, Valentín Abecia Baldivieso[59].

Mas el tratado tuvo otras perspectivas, que tienen vinculación con la presencia, cada vez más creciente y más septentrional que buscaba tener Chile en el Pacífico Sur y su dominio sobre el comercio boliviano se acrecentaba notablemente. Respecto al tratado, y su inclusión en él

del ferrocarril Arica-La Paz, aparente gesto de magnanimidad chilena, bien dice Abecia Baldivieso que "con el ferrocarril, Arica volvió a ser el puerto obligado de Bolivia para salir al Pacífico porque es la línea más corta. De este modo parte del movimiento económico de Bolivia iba a depender de Arica"[60].

El Tratado de 1904, aseguraba pues para Chile su dominio sobre buena parte del comercio boliviano, creando una dependencia férrea respecto del ferrocarril, el que, paradójicamente, es presentado por la historiografía chilena como acto de evidente generosidad con el vencido de dos décadas antes[61].

La protesta de Prado y el subsecuente debate sobre el tema, mostraba la doble cara de la política chilena; una aparente disposición a realizar el plebiscito, que podría llevar a la reincorporación de las provincias cautivas al Perú, y por otra parte un tomar decisiones sobre aquellos territorios que solo podía tomar quien fuera "señor y dueño" de ellos, y no un simple "ocupante y tenedor de ellos"[62].

E. TERCERA CONFERENCIA INTERAMERICANA: RÍO DE JANEIRO - 1906

La Tercera Conferencia Interamericana fue una oportunidad más para que se pusiera sobre el tapete de las deliberaciones, el tema del arbitraje, evidentemente sustancial para la mejor convivencia entre los Estados de la región. El Temario, preparado por una comisión desde los días finales de 1905, fue realidad tan solo un perfeccionamiento del de la segunda reunión; dicha comisión estuvo integrada por representantes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile y México. Desde el inicio Chile se impuso la tarea de eliminar la inclusión del tema del arbitraje; para ello Joaquín Walker Martínez puso en juego todos sus afanes, aunque la delegación chilena estaría presidida por Antonio Hevia.

Una vez más, los Estados Unidos se mostraron contrarios al arbitraje obligatorio, aunque desde la primera sesión inaugural lo propuso la delegación peruana que estuvo integrada por Eugenio Larrabure y Unanue, Antonio Miró Quesada y Mariano H. Cornejo. Junto con el Perú, abogaron porque el arbitraje se incluyera como tema del Congreso, Uruguay, Bolivia, Argentina, México y los Estados Unidos.

Lamentablemente, una vez más, el arbitraje quedaría al margen de los acuerdos del Congreso. Chile propició junto con los Estados Unidos, en última instancia, que se esperara a la próxima Convención de Arbitraje a realizarse en La Haya; México más adelante se limitó a "proclamar una vez más la excelencia del principio de arbitraje, recomendándolo como el mejor medio de dar solución a los conflictos internacionales"[63]. Estados Unidos concilió con la posición mexicana,

añadiendo la esperanza de que las naciones del mundo en la próxima reunión de La Haya, pudieran comprometerse en tal sentido.

Sin duda los Estados Unidos, como queda bien manifiesto en el valioso trabajo de García Salazar, fueron, una vez más, aliados de Chile para neutralizar cualquier decisión en el sentido del arbitraje obligatorio. El prestigio de tal instrumento, como medio para solucionar los conflictos entre los Estados, no podía llevar a su negación total, por eso siempre se buscó por parte de Estados Unidos, a quien acompañó en tal perspectiva siempre Chile, cualquier declaración a favor del arbitraje, pero sin una definición concreta respecto a él; era claro que a los Estados Unidos del primer Roosevelt (1901-1909), no le convenía un acuerdo preciso sobre ese tema, en momentos que emprendían la política del "Gran Garrote"; país en trance de imponer sus intereses sobre otros, particularmente entonces en el Caribe, no quería hallarse frenado por un instrumento jurídico como el arbitraje; era explicable su posición; la de Chile, no era sino el actuar en consecuencia con su interés de no poner fin al litigio con el Perú; más bien creemos que fortalecido por su "éxito" en ese foro internacional, procedió, como veremos más adelante", a hacer más férrea y violenta su posición en las cautivas[64].

F. CUARTA CONFERENCIA PANAMERICANA: BUENOS AIRES - 1910

La Cuarta Conferencia Panamericana, llevada a cabo en Buenos Aires en 1910, estuvo precedida por numerosos acontecimientos, muchos de ellos previsores de las nuevas perspectivas que se presentarían en el Pacífico, como lógica consecuencia de lo avanzado de los trabajos del Canal de Panamá.

Como telón de fondo, en el Perú se venía consolidando una realidad inexcusable: se vivía una clara reconstrucción económica.

A su vez, base de ella, se entendía que era cierta estabilidad institucional que se constataba por la continuidad de los regímenes que habían accedido al poder a partir de 1895[65].

Se vivía pues esta exótica realidad, que creemos fue en buena parte fruto de la presencia de la Misión Militar Francesa, que precisamente Piérola contrató; al tecnificarse el ejército, este se volcó a sus específicas misiones, olvidando sus viejas veleidades revolucionarias golpistas. Expresivo de lo que exponemos, y que no nos corresponde extender, sería el libro de Francisco García Calderón Rey, *El Perú Contemporáneo*, escrito entre 1905 y 1906 y editado en París en 1907. Allí el primer capítulo lo titula García Calderón *El Renacimiento Peruano*, y lo concluye con las siguientes palabras: "El Perú ha pasado por una transformación rápida y explosiva. Es una república que se afirma en la paz,

un Estado que se enriquece y engrandece, un país que renace"[66].

Creemos que esa visión positiva del destino futuro de nuestro país inquietó a nuestros vecinos, en especial Chile, que sabiendo incumplía un compromiso con el Perú, veía ese renacer peruano con preocupación. Como síntoma de ese progreso, bastaría observar el importante avance de nuestra industria azucarera, fruto de la notable presencia extranjera en ella, que consciente de lo que significaría la apertura del Canal de Panamá, fue haciendo enormes inversiones que configuraban ya su futuro poderío.

G. AVANCES DE LA "CHILENIZACION" HASTA 1910

La política internacional de Chile los años que venimos comentando (1906-1910) y que corresponden al gobierno de Pedro Montt, fue de constante hostilización al Perú.

Aunque Chile pugnaba por no realizar el plebiscito, en la eventualidad de que pudiera verse obligado a ello por la comunidad internacional –la que nunca actuó como debía– preparaba las condiciones para que dado ese caso, el plebiscito lo favoreciera; desde inicios del nuevo siglo, su actitud anterior de respetar a los tacneños, fue cambiándose por ejercer sobre ellos una constante actitud hostil. Expresión significativa tuvo la presión contra los maestros y educadores peruanos, pues consideraba que allí se mantenía latente la peruanidad; junto a los maestros, fueron los sacerdotes los que más mantuvieron viva la llama de la peruanidad; por eso sobre ellos también fue su actuar, especialmente contra los párrocos peruanos.

Lo que venimos diciendo lo podemos encontrar muy claramente expresado por el historiador Leopoldo Castedo, en su notable *Resumen de la Historia de Chile 1891–1925*, T. IV; allí leemos:

> "... las cautas negociaciones con el Perú se deterioraron progresivamente hasta llegar a uno de sus puntos más críticos desde la Guerra del Pacífico
>
> El mar de fondo en el empeoramiento de las relaciones venía agitándose desde la ocupación de Tacna y Arica por el conflicto derivado de la situación de los ya numerosos fieles chilenos de la zona. La jurisdicción eclesiástica continuaba en poder de los 38 párracos peruanos sujetos a la potestad del Obispo de Arequipa que, como es natural, resistían con eficacia la "chilenización" progresiva llevada a cabo por las autoridades militares y administrativas, incluidas, por cierto, los maestros"[67].

Efectivamente, fue como lo dice el historiador hispano-chileno; a lo que se añadió –como ya en parte lo hemos visto– el afán de obtener el máximo apoyo del Ecuador; de esa manera Chile mantenía en "jaque" al Perú desde el norte y desde el sur. En palabras del historiador de la diplomacia ecuatoriana Villacrés Moscoso:

"Con Chile sostuvimos íntimas vinculaciones en la etapa de 1907 a 1910, en vista de que Chile mantenía con el Perú aún problemas que solucionar, derivados de la guerra del Pacífico, habiendo ese país acorde al pedido hecho por el nuestro, suministrado (sic) material bélico, instructores militares y navales, para nuestros institutos armados en vista del conflicto de 1910"[68].

Ratificando tal aserto, más adelante el mismo autor nos dice:

"Posteriormente en 1908, cuando se produjo la movilización en el Perú, Chile dando cumplimiento a la promesa contraída, entregó armamento al Ecuador, entre ellos el barco de guerra que luego denominó caza-torpedero *Libertador Bolívar*, así como envía a marinos y militares entre los que se destaca el Teniente Coronel Luis Cabrera y el Teniente Roberto Stone para que tomen a su cargo el adiestramiento de las fuerzas armadas ecuatorianas; en Enero de 1910, fondeaba en la ría de Guayaquil, la fragata *Baquedano*" [69].

Por su parte, desde Ecuador, sin duda estimulados por el respaldo chileno, se alzaban reiteradas voces contra el Perú. Elegido Eloy Alfaro para una segunda administración (la primera había sido entre 1896 y 1901), desde el primer momento contó con una severa oposición; poco después de su elección (abril de 1907), se sucedieron motines: Alfaro había llegado esta segunda vez al poder, con un antecedente revolucionario –como en la primera– el ascenso de Alfaro al gobierno se realizó en medio de motines que llevaron a represiones y destierros. De todo ello –lo que es prueba que el Perú siempre ha sido la "cabeza de turco" de los problemas internos del país del norte– fue acusado el Perú. El diario *El Imparcial*, de Quito, sin dudas, atribuyó al Perú injerencia en esos hechos[70].

H. TRATADOS DE 1909 CON BRASIL Y CON BOLIVIA

En la maraña de una situación diplomática difícil, el Perú debió hacer frente, simultáneamente, a conflictos con varios de sus vecinos.

Si bien en los años que venimos revisando, encontramos que el problema mayor fue con Chile, ante la negativa de este país de realizar el plebiscito, el esfuerzo chileno fue constante por agudizar los conflictos posibles del Perú con sus otros vecinos; y en esta tarea manejó sus relaciones con Ecuador, de manera tal de provocar en nuestro vecino septentrional una constante actividad antiperuana.

Cuando se estudia la historia internacional del Perú, se encuentra que en ella asumen rol prioritario, por muchos años, los problemas de límites. De alguna manera esto se evidencia cuando constatamos que concluimos el siglo XIX sin que hubiésemos consolidado ninguna de nuestras fronteras con tratados de carácter definitivo. En vísperas

de la conclusión de un nuevo siglo, tal vez se podría recordar lo que Basadre en pocas palabras señalaba como balance del siglo XIX: "En realidad, lo único que el infausto siglo XIX peruano legaba al siglo XX era la existencia misma del Perú como Estado independiente, a pesar de desastres internacionales, económicos y políticos"[71].

Bien valdría percibir que lo "internacional", es lo primero a lo que hace referencia Basadre; tal vez esa prevalencia no fuese casual, y ella estuviera en la trama de tantos problemas que legó nuestro siglo XIX, al siglo XX.

De todos modos, queda evidente que el nuevo siglo arrastraba tras de sí un cúmulo de problemas internacionales que presagiaban nuevos días difíciles para la república. Creemos que la visión diplomática la perspectiva internacional de nuestra historia, o de cualquier historia es la que mejor contribuye a una visión más totalizadora del devenir nacional.

Y fue en la primera década del siglo XX que el país empezaría a saldar algunos problemas internacionales, y es evidente que en este designio jugaría un rol estelar Augusto B. Leguía. Valdría recordar que con cuatro de los países con que limitamos, se suscribieron acuerdos de límites durante las gestiones presidenciales de Leguía; con dos de ellos durante su primera gestión, y con otros dos durante su segunda gestión, conocida como el Oncenio. Solo con Ecuador no alcanzó Leguía a firmar tratado alguno de límites; su figura pues, incuestionable, está ligada a los esfuerzos por poner fin a nuestros problemas internacionales.

Aún Leguía no cuenta con una biografía –y tal vez para ello todavía pasarán muchos años– que recoja su notable labor; creemos que ella fue particularmente valiosa en su primera administración; su segunda administración, teñida evidentemente también de un marcado autoritarismo, ha opacado su anterior gestión. De todos modos, queda en pie su preocupación por poner fin al problema de diseñar el perfil fronterizo del Perú.

Aunque escapa al tema que en este capítulo venimos desarrollando, creemos necesario señalar que la visión que tuvo Leguía –este primer Leguía que podríamos señalar "concluye" en 1912– fue fruto de su notable preparación en el campo económico, que lo habría llevado a la convicción de que el destino futuro del Perú se abriría ancho y franco, poniendo fin a los problemas fronterizos[72].

La labor de Leguía que pretendemos relevar fue bastante anterior a su acceso a la presidencia de la República; ella se inició cuando fue activo gestor del triunfo de Manuel Candamo, quien al organizar su gobierno le confió el ministerio de Hacienda (8 de setiembre de 1903) en el Gabinete que jefaturaba José Pardo y Barreda[73].

Leguía formó parte de ese gabinete del primer presidente de lo que

se debe llamar el *segundo civilismo*; Candamo fue el primer miembro del Partido Civil que accedía a la primera magistratura, después de Manuel Pardo y Lavalle. La gestión ministerial de Leguía pareció interumpirse cuando la muerte sorprendió a Manuel Candamo, a los ocho meses de ejercicio del mando supremo. Su sucesor debió ser Lino Alarco, pero por su fallecimiento asumió el cargo Serapio Calderón, quien mantuvo el mismo Consejo de Ministros mientras se convocaba a nuevas elecciones; en ellas obtendría la máxima votación José Pardo y Barreda, quien ratificó a Leguía como ministro de Hacienda, añadiendo a esa responsabilidad la jefatura del Gabinete.

Como presidente del Consejo de Ministros y ministro de Hacienda, la gestión de Leguía atravesó los años de la administración –sería la primera– de José Pardo, tan solo abandonó el cargo el 27 de julio de 1907 "para hacerse candidato presidencial del civilismo. Era entonces presidente de este partido"[74].

Leguía ganó ampliamente las elecciones realizadas el 25 de mayo de 1908, en las que además fue candidato único. Así alcanzó el gobierno del Perú hasta el 24 de setiembre de 1912. Si tomamos en cuenta que había sido ministro desde setiembre de 1903, podemos reconocer que durante nueve años consecutivos, hecho infrecuente en nuestra historia, tuvo presencia importante en la vida del país desde el poder ejecutivo: como ministro, como presidente del Consejo de Ministros y como presidente de la República.

Para el Perú de los años que tratamos, resultaba importante mantener una buena relación con Brasil. De alguna manera la República había procurado mantenerlas durante el periodo monárquico de nuestro vecino oriental. Brasil, que proclamó su independencia de la metrópoli lusitana en 1822, pudo atravesar buena parte de su siglo XIX en medio de una extraordinaria estabilidad.

Muchos estudiosos de la historia latinoamericana piensan que el hecho de alcanzar la ruptura de un vínculo político con Portugal, sin largo proceso de lucha y abrazando en –continuidad– la monarquía como forma de gobierno, libró al gigante sudamericano de los flagelos que tanto daño hicieron en el resto de nuestros países –con la excepción de Chile–; de todos modos, es cierto que tan solo dos países en el siglo XIX, se vieron librados de largos procesos de anarquía y de continuas luchas civiles: Brasil y Chile.

Para Brasil no fue traumática la independencia, ni mayormente lo fue su paso de monarquía a república. El Perú buscó desde los días iniciales de la vida independiente del Brasil, fijar sus fronteras; en palabras de Carlos Wiesse:

> "Apenas reconocida la independencia de la República del Perú por el Imperio del Brasil, en febrero de 1827, el Encargado de Negocios de

aquella en Río de Janeiro propuso la celebración de un tratado de límites en términos generales. Se le contestó aceptando la idea en principio, pero aplazando indefinidamente su ejecución, en estos términos: "porem sende elle por su naturaleza auduo nao so porque sera preciso mendigar noticias sobre o que ja existe feito a este respeito"[75].

Fue recién en 1841 cuando las negociaciones volvieron a aparecer sobre el tapete diplomático, aunque el momento no era particularmente adecuado; se podría recordar que el Consejo de Estado, que presidía Justo Figuerola por ausencia de Manuel Menéndez, declaraba la Patria en peligro; bajo el pretexto de que partidarios de Santa Cruz lo podían aclamar en Bolivia, se autorizaba al presidente de la República –entonces Agustín Gamarra– a "hacer la guerra a Santa Cruz"; no era pues el momento más adecuado para una negociación con Brasil, pero ello ocurrió[76].

El negociador por el Perú fue Manuel Ferreyros, y por Brasil el encargado de negocios de esa legación en Lima, Duarte Da Ponte Ribeyro. El tratado firmado el 8 de julio de 1841, se tituló de Paz, Amistad, Comercio y Navegación[77]; al día siguiente se firmaba una Convención especial sobre las condiciones del comercio entre ambos Estados[78].

El acuerdo de 1841 no llegó a ratificarse, pero evidentemente tuvo consecuencias; a decir de Raúl Porras Barrenechea "prestó las bases para la convención fluvial de 1851"[79].

Efectivamente, diez años más tarde, Perú y Brasil firmaban por intermedio de Bartolomé Herrera y Duarte Da Ponte una Convención Fluvial "que es uno de los actos internacionales más discutidos de nuestra historia diplomática"[80].

Extrañamente, la Convención Fluvial del 51, aunque tan solo lleva tal nombre e incluye por separado artículos sobre comercio y navegación, también acordaba una línea de frontera. Respecto a la navegación en el Amazonas se estipulaba:

"Artículo I°. La República del Perú y S.M. el Emperador del Brasil, deseando promover respectivamente la navegación del río Amazonas y sus confluentes por barcos de vapor, que, asegurando la exportación de los inmensos productos de esas vastas regiones, contribuyan a aumentar el número de sus habitantes y a civilizar las tribus salvajes, conviene en que las mercaderías, productos y embarcaciones que pasaren del Perú al Brasil o del Brasil al Perú por la frontera y ríos de uno y otro Estado, están exentos de todo y cualquier derecho, impuesto ó alcabala, á que no estuvieren sujetos los mismos productos del territorio propio, con los cuales quedan del todo igualados".

Con referencia a los límites entre ambos países, el artículo VII, estipulaba:

"Para precaver dudas, respecto de la frontera mencionada, en las esti-

pulaciones de la presente Convención, aceptan las altas partes contratantes el principio *uti possidetis*, conforme al cual serán arreglados los límites entre la República del Perú y el Imperio del Brasil; por consiguiente reconocen, respectivamente, como frontera la población de Tabatinga, y de ésta para el Norte la línea recta que va á encontrar de frente al río Yapurá en su confluencia con el Apaporis, y de Tabatinga para el Sur el río Yavarí, desde su confluencia con el Amazonas.

Una comisión mixta nombrada por ambos Gobiernos reconocerá conforme al principio *uti possidetis*, la frontera, y propondrá, sin embargo, los cambios de territorio que creyere oportunos para fijar los límites que sean más naturales y convenientes á una y otra Nación".

Respecto al siempre importante tema de los límites –que revisamos para entender el acuerdo de 1909–, se puede observar que en el Tratado de 1841 –aunque tampoco se nomina de límites– se mencionaba en el artículo XIV el interés de ambas partes para:

"hacer la demarcación de los límites fijos y precisos que han de dividir el territorio del Imperio del Brasil, del de la República peruana, se comprometen á llevarla a efecto, lo más pronto que fuere posible, por los medios más conciliatorios, pacíficos, amigables y conformes al *uti possidetis* del año de mil ochocientos veinte y uno en que empezó á existir la República Peruana procediendo de común acuerdo, en caso de convenirles en el cambio de algunos terrenos ú otras indemnizaciones, para fijar la línea divisoria de la manera más exacta, más natural y más conforme con los intereses de ambos pueblos".

Como podemos ver, en el Tratado de 1841 se reconoce fecha del *uti possidetis* en 1821, mientras en el tratado de diez años más tarde no se le asigna fecha alguna. De todos modos, es claro que el tratado fue adverso al Perú, como que se le entregaba al Brasil 80 000 kilómetros cuadrados[81]; sin embargo, dentro de la estrategia internacional del Perú, queda claro que se lograba la amistad tan necesaria de Brasil. Por otra parte, como con acierto señala el ilustre Raúl Porras recogiendo expresiones del también ilustre Víctor Andrés Belaunde:

"Claro está que de acuerdo con los límites teóricos del tratado de San Idelfonso (desde el punto de vista territorial) la convención suscrita por Herrera en el 51 fué un desastre diplomático; pero hay que tener en cuenta que lo único que le interesaba al Perú en esa fecha no era la mayor o menor extensión territorial sino la libre navegación en el Amazonas, navegación que el Tratado de San Idelfonso concedía exclusivamente al Brasil. De modo pues que para conseguir el objeto de llenar la necesidad esencial del Perú, en ese tiempo, era necesario dejar el tratado de San Idelfonso y atender al *uti possidetis de facto*. A eso se debió el reconocimiento de las posesiones brasileras en el ángulo Yapurá-Apaporis. En cuanto a la determinación de las fronteras a partir del Yavarí no fué error sino prudencia

el no pretender establecerla dada la falta de noticias exactas que se tenía sobre la vasta región comprendida entre el Yavarí y el Madera"[82].

Es evidente la gran importancia que tuvo el tratado que comentamos, y lo adverso que fue para el Perú, por eso otro estudioso de nuestros límites ha dicho:

"El talento, ilustración y gran preparación del ilustrísimo monseñor doctor don Bartolomé Herrera hace difícil que se le juzgue; pero en este caso, es nuestra opinión que cometió grave error al suscribir este tratado, el que debió ser materia de un más detenido estudio y madura reflexión por los alcances que tenía, y que en él venció, como ha vencido siempre, la hábil diplomacia brasilera"[83].

En octubre de 1858, Perú y Brasil firmaron otros acuerdos, que constituyeron hito importante para el mejor entendimiento del pacto de 1909. Fueron factores, creemos, que llevaron a tal acuerdo la creación del gobierno político de Loreto, del 10 de marzo de 1853 y la Ley ecuatoriana del 26 de noviembre de 1853, que:

"... declara libre la navegación de los ríos Chinchipe, Santiago, Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Naucama, Napo, Putumayo y demás ríos ecuatorianos que descienden al Amazonas, como también la de este último en la parte que le corresponde al Ecuador".

Ante la protesta del plenipotenciario peruano en Quito Mariano José Sanz, respondió el canciller ecuatoriano Marcos Espines, nota de 9 de febrero de 1854, en lo que constituye tal vez la primera oportunidad en que desde Ecuador se impugnaba la validez de la Real Cédula de 15 de julio de 1802, pues con anterioridad se había negado su existencia; ahora se aducía un origen vicioso e incumplimiento[84].

La convención fluvial peruano-brasilera de 22 de octubre de 1858 fue firmada por los plenipotenciarios Manuel Ortiz de Zevallos, ministro de Relaciones Exteriores, Hacienda y Comercio del Perú, y Miguel María Lisboa, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Emperador del Brasil.

Esta Convención de alguna manera está resumida en el Artículo I que decía:

"La República del Perú y el Imperio del Brasil convienen en declarar libres las comunicaciones entre sus Estados por cualesquiera vías terrestres ó fluviales que den paso del uno al otro territorio, y en que el tránsito de las personas y de sus equipajes por la frontera esté exento de todo impuesto nacional ó municipal, sujetándose únicamente dichas personas ó sus equipajes á los reglamentos fiscales y de policía que cada Gobierno estableciere en su respectivo territorio"[85].

El Perú, por el Tratado de octubre de 1858 obtenía pues la libertad de navegación por el Amazonas hasta su desembocadura en el Atlántico; en correspondencia, Brasil podría navegar con iguales libertades

por el Amazonas peruano; cabe reflexionar que sobre lo obtenido, el Perú tendía lazos amicales con el gigante sudamericano; es probable que hubiese la certera intención de fortalecer buenas relaciones con Brasil cuando ya Ecuador iniciaba, un año antes, negociaciones para entregar territorios peruanos a concesionarios ingleses, que eran sus acreedores. Dice el historiador ecuatoriano Robalino Dávila:

> "... el Gobierno del General Robles celebró en Quito, el 21 de setiembre de 1857, una Convención con el Encargado de Negocios de Inglaterra, señor George S. Pritchett, fimada, por parte del Ecuador, por el Ministro de Hacienda Don Francisco de Paula Icaza, y publicada en el periódico oficial El Seis de Marzo el 7 de mayo de 1858. El Gobierno ecuatoriano se comprometió a entregar a los acreedores británicos, por los intereses no pagados de la deuda, además de tierras en la región occidental, un millón de cuadras cuadradas a orillas del río Zamora y otro millón en el Cantón de Canelos, en las riberas del Bobonaza; siendo el precio a razón de cuatro reales cada cuadra. Estas últimas tierras orientales eran de indiscutible dominio ecuatoriano según el tratado de 1829, mas ya había desenterrado el Perú la Cédula eclesiástica de 1802"[86].

Es entendible la actitud del gobierno de Castilla entonces, ya que simultáneamente obtenía para el Perú la libre navegación en el Amazonas, y aseguraba la amistad –previsoriamente– de Brasil, ante los halagos ecuatorianos al capitalismo inglés; nunca se sabrá hasta dónde esperó Ecuador con la negociación Icaza-Pritchett, procurarse entonces la alianza británica, que halagada por las concesiones recibidas podría haber intervenido en apoyo de Ecuador, cara a sus delirantes –ya vigentes entonces– esperanzas amazónicas[87].

Esos eran los antecedentes más significativos que habían tenido las relaciones peruano-brasileras durante el siglo XIX. De alguna manera, luego de los antecedentes mencionados, Brasil, inserto en sus propios problemas derivados del agotamiento del régimen imperial y la emergencia del republicano, mantuvo una clara abstención en lo que se refiere a injerencia alguna en los problemas del Perú. La propia guerra de la Triple Alianza (Argentina-Brasil y Uruguay, enfrentados a Paraguay), mantuvo entre 1865 y 1870 concentrada la atención de aquel país en el conflicto.

1. EL TRATADO DE 1909 CON BRASIL

El tratado peruano-brasilero del 8 de setiembre de 1909, habría que verlo al lado de los antecedentes medianamente remotos, en su inmediato entorno; Perú debía solucionar el problema de límites pendiente con Bolivia –que veremos de inmediato–, cuando la presión de Chile sobre las "cautivas" lejos de amainar se hacía más intensa.

Más allá de las buenas relaciones que manteníamos con nuestro vecino oriental, desde fines del siglo anterior se conservaban irresolutos algunos desacuerdos limítrofes; ello se vió agravado por el Tratado de Petrópolis firmado entre Brasil y Bolivia el 17 de noviembre de 1903, que mostraba, claramente, el afán expansionista –basado en su poderío real– por parte de Brasil. De ese tratado ha dicho el notable historiador de la diplomacia boliviana Valentín Abecia Baldivieso: "En esta forma (por el Tratado de Petrópolis) Bolivia perdió 187 836,5 km², o sea un territorio mayor que el cedido a Chile en 1904, donde perdió 150 000 km², fuera de lo que cedió en 1867 en el tratado Muñoz-López Netto"[88].

Para 1904, ya el Perú podía ser consciente del sostenido avance chileno, al firmarse el mencionado tratado boliviano-chileno de 1904, y el interés chileno por retener Tacna y Arica; como hemos demostrado, esa fue una política sostenida por nuestro vecino del sur.

Fue Ángel Custodio Vicuña, quien en setiembre de 1900 se empeñó en lograr un acuerdo para que Chile retuviera definitivamente Tacna y Arica. Una opción dada al Perú como ventajosa, consistía en que debía ceder ambas provincias a Chile "en cambio de la alianza entre los dos estados, para declarar la guerra a Bolivia, cuyo territorio había de ofrecer amplias compensaciones a los gastos y esfuerzos de la empresa". La negativa del Perú fue inmediata, rechazando tajantemente tales pretensiones. Entonces declaró el representante chileno que podía el Perú abandonar toda esperanza de que el plebiscito que ordenaba el Tratado de Ancón se realizara[89].

El tema tenía algunos antecedentes que es conveniente recordar; por un lado, no era nueva la decisión chilena de retener Tacna y Arica[90]. Para ello algunas veces el propio Chile había utilizado a Bolivia, como cuando en mayo de 1895 firmaron ambos Estados un tratado denominado de Transferencia de Territorios, según el cual si Chile por el plebiscito que se debía llevar a cabo, o por arreglos directos, adquiría "soberanía permanente sobre los territorios de Tacna y Arica, se obligaba a transferirlos a la república de Bolivia en la misma forma y la misma extensión que los adquiera"; fue tal el deseo chileno de ganarse la alianza de Bolivia, que por el mismo tratado establecía que si Chile no adquiría esos territorios, se comprometía "a ceder a Bolivia la caleta de Vítor"[91].

No creemos en la sinceridad chilena respecto a tal propuesta, en tanto que ella obedecía solamente a la preocupación que vivía Chile en torno del acercamiento argentino-boliviano[92]. Afanoso en neutralizar esta aproximación, Chile hizo aquella oferta que burló –violándola– en cuanto logró entenderse con Argentina "Salió del peligro y echó a un lado sus compromisos; ya nada necesitaba de Bolivia", comenta Mercado Moreira.

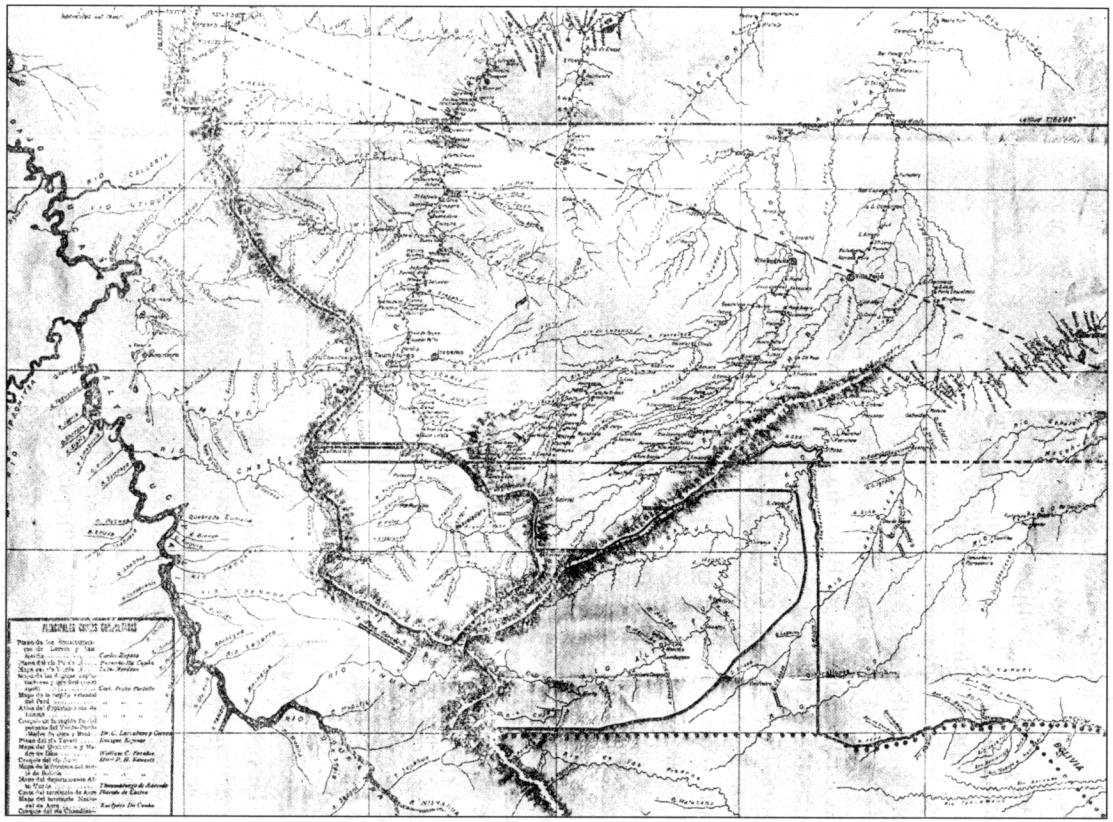
El mismo año que Chile firmaba su compromiso con Bolivia, asumía el cargo de Intendente de Tacna y Arica, Máximo R. Lira[93]. Este funcionario que puede ser representativo de la peor política de chilenización violenta de las "cautivas", pidió lisa y llanamente, sin mayores formalidades, la entrega de ambas provincias a Chile. Su torpeza llegó al extremo de exigir garantías para que en el caso de que Perú ganara el plebiscito, Chile tuviera la seguridad del pago de los respectivos diez millones de pesos. Nuestro canciller, Melitón Porras, contestó con altivez que honraba al país, que ninguna garantía podía reclamar Chile para tal caso, en tanto que estando en posesión de la prenda –Tacna y Arica– aquellas provincias constituían la garantía más significativa. Obvio es que esa, ni ninguna otra propuesta, podía satisfacer al ensoberbecido vencedor de la Guerra de 1879. De alguna manera siempre encontró Chile pretextos para no cumplir con la palabra que empeñó, lo que en realidad es deshonra que difícilmente se puede borrar[94].

A la vez que actuaba de tal manera con Bolivia, Chile buscaba distraer las expectativas peruanas con heterogéneas propuestas; así en 1879 aventuró la propuesta de realizar lo que podríamos llamar un plebiscito recortado; así Chile avanzaba un tanto al norte y Perú otro tanto al sur de las "cautivas", llevándose a cabo un plebiscito dentro de un espacio menor que el estipulado en el Tratado de Ancón. Una vez más el Perú contestó en el sentido de que la única solución aplicable era la establecida en el Tratado de Ancón[95].

Aún antes de su acuerdo con Argentina, Chile temió un acuerdo peruano-argentino, que sus políticos pretendieron neutralizar, lográndolo pasajeramente, al firmar el Protocolo Billinghurst-Latorre en abril de 1898, que aparentemente debía desembocar en la realización del plebiscito. Por aquel Protocolo se debía dilucidar los desacuerdos peruano-chilenos, poniéndolos en las manos del Real Arbitro español. Firmado el acuerdo el Congreso peruano lo aprobó; por parte de Chile el Senado lo aprobó, mas simplemente la Cámara de Diputados de Chile se abstuvo de cualquier aprobación[96]. El Perú vio entonces frustrada la esperanza de recuperar Tacna y Arica, en esa oportunidad en la que pareció Chile no se negaría a cumplir la palabra empeñada[97].

Queda claro pues que todos estos antecedentes, sirven para explicar los temas diplomáticos que venimos exponiendo. Las burlas y presiones que Chile realizaba con el Perú, de alguna manera repercutían en Bolivia que mantenía una situación no definida después de la guerra de 1879.

Así Chile presionó a Bolivia luego de que firmara con el Perú el Tratado de Ancón y ese país debió firmar un Pacto de Tregua (abril 1884), por el que Chile retenía "indefinidamente" los territorios litorales bolivianos[98].



Croquis de las nuevas fronteras entre Perú y Brasil, según el Tratado de 1909. (Reproducida de *Variedades*, Año VI, N° 97, Lima, 8 de enero de 1910).

Perú y Bolivia debían pues soportar el peso de la derrota que les infligiera Chile entre 1879-1883. Por razones obvias, entre nosotros conocemos menos las arbitrariedades de Chile para con Bolivia, que las ha recogido puntualmente la historiografía diplomática boliviana. Ni Perú ni Bolivia pudieron contar –queda ello demostrado por lo que ya hemos visto de los Congresos Americanos y veremos en los siguientes– con la solidaridad hispanoamericana. De alguna manera el Perú creyó –y tal vez Bolivia– contar con la presión de los Estados Unidos. Ello tampoco ocurriría; lo ha dicho bien Víctor Andrés Belaunde, refiriéndose a la época que exponemos:

> "Volviéronse los ojos a los Estados Unidos en la esperanza de que ejercitara una influencia a nuestro favor recordando la actitud del presidente Garfield y del Secretario Blayne durante la guerra. Se inició así el periodo de la ilusión americana. Bajo ella el Perú se adelantó a reconocer la independencia de Panamá resintiendo a Colombia. Mas nuestra adhesión a los Estados Unidos no cambió su política ni en la Conferencia de Río ni en la de Buenos Aires"[99].

Es en este contexto que podemos entender la firma del Tratado con el Brasil, en medio de enormes dificultades internacionales para el Perú, siempre provocadas por Chile, que mediante una permanente hostilización buscaba debilitar el tenaz sentimiento peruano, vinculado a la recuperación de Tacna y Arica.

Dos acontecimientos más quisiéramos relevar como parte de la política chilena de hostilización al Perú; uno de ellos es el llamado "incidente de la corona"[100]. Tal tuvo su origen como consecuencia de la ley de 3 de diciembre de 1906 dada por el presidente José Pardo que mandaba votarse los fondos requeridos para "erigir en el cementerio de esta capital una capilla fúnebre en que se depositarán los restos de los defensores de la Nación que sucumbieron en la última guerra exterior"[101].

Votados los fondos se procedió a erigir lo que se llamaría la Cripta de los Héroes, que se inauguró solemnemente el 8 de setiembre de 1908, en vísperas de concluir el primer mandato de José Pardo[102].

Pocos días después de la inauguración de la Cripta, y en vísperas de la asunción al mando de Leguía, el 16 de setiembre, el jefe de la Legación chilena en Lima José Miguel Echenique Gandarillas, remitió una nota al ministro de Relaciones Exteriores Solón Polo, manifestando la voluntad del gobierno chileno de hacer entrega de una corona de bronce como homenaje de su país a los heroicos defensores a los que la Cripta iba a acoger; dicha corona debería ser colocada en la Cripta.

Asumiendo una formal expresión protocolar, Solón Polo agradeciendo el ofrecimiento manifestó que oportunamente fijaría día para la recepción de la ofrenda.

Ya habiendo asumido el mando –en su primera administración–, el presidente Leguía y siendo su ministro de Relaciones Exteriores Melitón Porras, Echenique Gandarillas se dirigió al Canciller pidiendo se señale el día en que debería hacer la entrega; esa nota del 22 de diciembre sería contestada seis días más tarde.

Habría que mencionar que desde el inicio de ese año, la política chilena en Tacna y Arica había asumido características de particular violencia antiperuana, promovida por Máximo R. Lira, tal vez el más soberbio e inicuo de los funcionarios que Chile puso al frente de las cautivas[103]. Por esos días las acciones contra sacerdotes, periódicos, trabajadores, maestros etc., peruanos, se hicieron de particular violencia.

Resultaba así un cruel sarcasmo que mientras Tacna y Arica eran testigos de la violencia brutal y las tropelías chilenas contra peruanos, el representante de ese mismo país apareciera rindiendo homenaje a los caídos en la defensa de dichos territorios.

Fue en ese sentido, la respuesta de Melitón Porras la que lógicamente debía ser:

> "Es nuestro más vivo y sincero deseo que no se turbe, con actos públicos que puedan, tal vez, provocar la subceptibilidad del sentimiento nacional peruano, la tranquilidad de las gestiones con que, confiamos se ha de poner término a la triste situación de nuestros compatriotas de Tacna y Arica, y es por esto que nos parece preferible no señalar todavía el momento preciso en que la corona ofrecida por el Gobierno de V. E. debe ser colocada.
>
> El Gobierno del Perú a más de agradecer profundamente la iniciativa de V. E., deja constancia de su simpatía por los móviles que la han fundado".

El fragmento del oficio de nuestra Cancillería que trascribimos, es testimonio de la forma mesurada y protocolar –que son casi lo mismo–, que contuvo la respuesta peruana. Tal vez todo debió haber quedado en tal situación, pero es evidente que el deseo de Echenique –¿asumiendo instrucciones de su gobierno?– era crear un conflicto de magnitud[104].

Podemos asumir tal hipótesis, porque como nos lo dice José María Barreto, y así ocurre frecuentemente en el mundo de las relaciones formales entre los estados, había habido previamente gestiones informales; a sabiendas de la respuesta que iba a recibir y que no podía ser otra dada la situación reinante en Tacna y Arica Echenique Gandarillas forzó el conflicto[105].

La preocupación de Porras era consistente, pues nadie podría asegurar cuál sería la respuesta ciudadana peruana, de llevarse a cabo el pretendido homenaje. Tiene razón el historiador Juan Angulo Puente Arnao, quien nació en 1880 y fue testigo de estos hechos[106]:

> "... tan insólito propósito, llenó de asombro al pueblo peruano que

no podía ver con agrado que el victimario se postrara ante su víctima, en los precisos momentos en que estaba escarneciendo su memoria y aprovechándose de los resultados de una guerra a la que artera y premeditadamente nos llevara para apoderarse de territorios ricos que aliviase su penuria fiscal".

La actitud de Echenique Gandarillas, que había sido de evidente provocación, le dio oportunidad al retirarse (23 de enero de 1909), de realizar el viaje primero a Arica y allí sucesivamente por cada puerto hasta Valparaíso, presentando al Perú de la manera más torva. En cada puerto, encendidos discursos motivaron manifestaciones antiperuanas, acusando a nuestro gobierno de no querer una justa solución al problema pendiente[107].

Creemos con certeza que el acierto acompañó la delicada gestión de Melitón Porras. Sin embargo, hubo entonces quienes pusieron en duda la destreza en el manejo del incidente. La Cámara de Diputados llegó a interpelarlo. Creemos que su exposición fue particularmente notable y mostró la sagacidad de su actuar. Porras puede ser símbolo de esa magnífica diplomacia, la diplomacia de la adversidad, que mantuvo siempre en alto el honor nacional. ¡Qué difícil fue para esa generación de hombres, en medio de un país que lentamente se recuperaba de sus males y frente a un adversario que lucía un enorme poder bélico, mantener enhiesta la polémica y responder permanentemente a las insidias de Chile! Reproducimos un fragmento de la exposición de Melitón Porras en sesión secreta ante la Cámara de Diputados, el 10 de agosto de 1910, creemos en eso que no solo damos sustento a lo que venimos diciendo, en un capítulo importante del conflicto que entonces vivía el Perú, sino también cumplimos un deber de reconocimiento patriótico a tan insigne diplomático:

"Cuando yo me hice cargo de la Cancillería, el hábil Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, señor Burga Borne, le había creado al Perú una equívoca situación en toda la América. Había propagado en todas partes, especialmente en Washington, que la política de chilenización de los territorios de Tacna y Arica, no sólo contaba con la indiferencia del Gobierno y pueblo peruanos, sino con su consentimiento tácito. Las protestas que eventualmente redactaba el Perú no tenían significación nacional y eran meros documentos diplomáticos. La opinión pública iba en camino de una franca evolución.

Supongo que la Cámara comprenderá la gravedad de esta situación, que yo encontraba creada. En Tacna y Arica se empezaba de hecho a construir el ferrocarril de Arica a la Paz, de simple estrategia diplomática; de esos territorios eran expulsados los preceptores peruanos; en ellos se clausuraban nuestras escuelas y se perseguía tenazmente a nuestros connacionales. Esa era la política de Chile que no trascendía a la superficie.

La pública era otra: era la destinada a ofrecer a las Cancillerías americanas la prueba de los aciertos del Canciller Puga Borne. Era ofrecer, como homenaje de amistad, una corona en ofrenda al recuerdo de los mártires de la guerra del 79 ¿No es verdad que el Gobierno del Perú no podía tolerar dignamente tales procedimientos? Se me presentó, pues, como indispensable escogitar los medios de decir a las naciones amigas cuál era la conducta chilena en transparencia; era forzoso que revelase con oportunidad todo lo que se hacía en nuestras provincias del sur, al tiempo que se nos brindaba públicamente una expresión de cortesía. Rechacé la corona y la rechacé diciendo por qué la rechazaba: porque en los territorios de Tacna y Arica se seguían procedimientos que desmentían el que la propia corona quería significar.

Chile comprendió que el rechazo de la corona, fundado en tales circunstancias, tenía que poner en evidencia sus móviles, y aceptó que declináramos el obsequio, exigiendo en cambio que no se dijera, en la nota de rechazo, cuáles eran los motivos determinados. Pero como esos motivos eran los que más necesitaba el Perú hacer conocer entonces, sin pérdida de tiempo rechacé la exigencia y firmé la nota.

La Cancillería ha defendido y defiende los intereses del Perú, frente a Chile, con dignidad, con energía, para sostener el pacto de Ancón, y con la inflexibilidad necesaria para no hacer nunca de provocador"[108].

Todos estos hechos podrían parecer fruto de hechos imprevistos, incidentales o sorpresivos, mas creemos que no obedecieron a tales imponderables sino que fueron calculados fríamente por Chile; mas no solo el "Incidente de la corona" fue preparado.

Fue factor importante la llegada a la Cancillería chilena de Agustín Edwards Mac Clure, personaje que dejaría entonces una estela de agresividad hacia el Perú, que difícilmente se podría olvidar. Sin embargo, cuando se trató en 1925, a partir del Laudo del presidente estadounidense Calvin Coolidge, de nombrar jefe de la Comisión Plebiscitaria por Chile, se volvió a nombrar a este cínico personaje de quien Mario Barros comúnmente patriotero y atrabiliario, dice que "había de jugar en ella un importante y lúcido papel"; preferimos las menciones que de él hace Basadre: "el delegado chileno resultó desorbitado, tropical, excesivo, sin elegancia; pese a sus millones, a sus largos años en Londres, a su continuo entrenamiento en la política y a sus quilates intelectuales como director y dueño de *El Mercurio* y como autor de valiosos libros de historia republicana de Chile"[109].

Lamentablemente, Chile era reincidente en proponer a personajes de ingrato recuerdo en representaciones diplomáticas ante el Perú; no sabemos el grado de parentesco entre este Edwards y el vicario general castrense chileno monseñor Rafael Edwards, que fue el personaje escogido por el gobierno chileno para rebelarse contra la Santa Sede

exigiendo que los territorios de las "cautivas" no dependieran en lo religioso de Arequipa; se podría recordar también que quien firma por Chile el Protocolo llamado Billinghurst-Latorre ya mencionado, fue Juan José Latorre quien en Angamos "dirigía el combate de pie sobre cubierta"[110].

No se puede restringir a las gestiones de Edwards, sin embargo, el actuar malévolo de la diplomacia chilena; ya antes había signos inequívocos de la vocación chilena de imponer su voluntad más allá del mandato contenido en el Tratado de Ancón. Si bien Edwards intensificó la acción antiperuana, esta tenía desde antes manifestaciones muy claras; por ejemplo desde 1908 empezó a actuar desde Santiago un "Comité Nacionalizador de Tacna y Arica"; esa fue la época particularmente agresiva que desembocó en la expulsión de sacerdotes peruanos, así como la clausura de nuestros periódicos y escuelas.

Fue en 1908 que vería la luz un libro del asesor de la Cancillería chilena Alejandro Álvarez. Tal testimonio puede ser ejemplo de la más insolente actitud de Chile respecto a Perú, con el agravante de que por su difusión, constituía grave alteración de principios elementales del derecho internacional.

Este insólito e inefable personaje fue el autor del *Libro Rojo*, en el que recogió sus extrañas teorías respecto a los plebiscitos, francamente atentatorias de principios elementales de la justicia internacional. Queda demostrado en ese testimonio bibliográfico el decidido propósito de Chile para retener las provincias cautivas, sin contemplar lo establecido en el Tratado de Ancón.

Para mejor conocimiento de la tesis argüida en el curioso libro de Álvarez, transcribimos un párrafo significativo:

> "El conjunto de consideraciones hasta aquí expuestas, demuestra de manera palmaria el derecho de Chile para sostener que las provincias de Tacna y Arica le han sido cedidas por el pacto de Ancón; que el plebiscito estipulado es de mera fórmula; y que, por consiguiente, como todos los efectuados hasta el día, debe celebrarse en condiciones que den resultado favorable a la anexión.
>
> Partiendo de esta base, y en conformidad a los principios del Derecho Público y a los precedentes diplomáticos, el acto, caso de verificarse, debe serlo bajo la dirección exclusiva de las autoridades chilenas; y para conseguir un resultado favorable, el derecho de voto corresponde sólo a los chilenos residentes en Tacna y Arica, porque son los nacionales del país que ejercen soberanía y están dispuestos a sufragar en favor de la anexión"[111].

Como se puede desprender de lo transcrito, desde la propia Cancillería chilena –recordemos que el autor la integraba– se alentaba tesis tan pueril; para Álvarez las controversias surgidas no eran de aquellas que se podían someter a arbitrajes; en esa circunstancia se debía declarar, como

única solución, la caducidad del artículo 3ro. del acuerdo de Ancón; de tal manera ya no había posibilidad de que Chile perdiera su presencia en Tacna y Arica, lo que desembocaba necesariamente en que las dos provincias pasaban a la soberanía permanente de Chile, a quien tan sólo le quedaría la obligación de pagar al Perú los correspondientes 10 millones[112]. Evidentemente la lógica de Álvarez demuestra una notable indigencia intelectual; con argumentos de esa naturaleza solo se consagraba la insolente tesis del vencedor; fue tan absurda aquella proposición, que es digno de mencionar que desde el propio Chile se alzaron, a veces hasta airadamente, voces condenatorias de tal iniciativa[113].

Para Víctor Andrés Belaunde, haciendo referencia a lo sostenido por Álvarez, la significación mayor de ello era la decisión chilena de no cumplir el Tratado de Ancón[114]; la aseveración de nuestro notable internacionalista debe ser tomada en cuenta para evaluar las enormes dificultades que tuvo entonces que enfrentar el Perú[115].

Mas, qué movía a Chile a rebelarse contra el Tratado de Ancón y el compromiso inherente en él, de efectuar el respectivo plebiscito convenido y pactado en el artículo III° de ese solemne documento internacional. Creemos que es Víctor Andrés Belaunde quien mejor que nadie y antes que ningún otro, vinculó la insubordinación chilena al Tratado de Ancón, a los intereses previsibles derivados de la apertura del Canal panameño[116].

Las referencias las encontramos –repetidas–, en su notable estudio *Nuestra Cuestión con Chile*, libro fundamental para el tema que repasamos, y al que rendimos el reconocimiento del acierto en muchas de sus argumentaciones[117]. Al hacer la Introducción a *Nuestra Cuestión con Chile,* dice Belaunde, compulsando la posición del Perú, de estricto cumplimiento de las estipulaciones del Tratado, y la posición de Chile:

> "Dos caminos se abrían, en este último periodo, a la política chilena: con un concepto exacto de la inflexibilidad e intransigencia del Perú, no pretender inútilmente desviarlo del cumplimiento honrado de sus pactos, y realizar ante la faz de América la anexión violenta de los territorios ocupados; o bien moderar las protestas peruanas con las engañosas perspectivas de un arreglo, ganar tiempo para que se consumaran y dieran todos sus resultados las medidas conducentes a la anexión, y enervar la conciencia jurídica de las naciones americanas, herida por la prolongación de un estado injusto de cosas, con la protesta de amistosos deseos y arreglos conciliadores. Chile prefirió seguir este segundo camino. Se imponía unir, en su política, la energía y la astucia. Vinculó grandes intereses en la anexión definitiva de los territorios de Tacna y Arica. Cuidó de hacer actuar sobre las masas, con agitación *chauvinista*, la necesidad de conservar esas provincias. El orgullo nacional lo exigía imperiosamente. Se contempló, de otro lado, las ventajas de un puerto avanzado en el Pacífico, realizada la

obra del Canal de Panamá y la importancia inmensa de ejercer una verdadera hegemonía comercial y política en Bolivia, obra comenzada en el pacto de 1904"[118].

Más adelante, Belaunde reiteró la vinculación de la rebeldía chilena al paso próximo a abrirse entre el Atlántico y el Pacífico y la aceptación por parte del presidente Billinghurst de la realidad del plebiscito imposible; recuerda el Mensaje del presidente Billinghurst al Congreso[119], cuando se dirigió a este para informarle de la propuesta de postergar el plebiscito hasta el año 1933. Fueron sus palabras, referidas al lapso de 21 años que transcurriría hasta la realización de la consulta popular:

"En ese plazo, si se tiene en cuenta las grandes obras que debemos realizar, preparándonos para la apertura del Canal de Panamá, podrá el Perú, obtener a la sombra de la paz, progreso real interno, y acrecentar sus fuerzas económicas y su poderío político y militar, acortando la distancia que hoy lo separa de Chile, que se encuentra en un nivel financiero muy superior al nuestro, gracias a la fabulosa indemnización que tuvimos que pagarle como consecuencia de la desastrosa guerra de 1879"[120].

Hubo pues en la base de muchas de las decisiones de entonces, en el ámbito diplomático, el tema del Canal de Panamá. Lo resaltamos en cuanto lo creemos sustancial, mas francamente postergado por la historiografía de la época, que apunta muy escasamente –o nada–, a aquella relación; en general es escasa la preocupación por lo diplomático cuando se desarrolla la época comúnmente llamada República Aristocrática[121].

I. EL PRETENDIDO ACUERDO VALERA - HUNNEUS

La posibilidad de la postergación del Plebiscito, avanzó hasta tomar forma en lo que se conoce como las negociaciones Valera-Hunneus; pero ellas no se podrían atender sin tomar en cuenta antecedentes indispensables; entre ellos nos limitaremos a señalar el Protocolo de 1898 en el que participó activamente el propio Billinghurst.

El 16 de abril de 1898, en Santiago, el ministro plenipotenciario del Perú don Guillermo Billinghurst y Juan José Latorre, ministro chileno de Relaciones Exteriores, firmaron un protocolo que sometía al fallo del gobierno de Su Majestad la Reina Regente de España (doña María Cristina de Austria, madre de Alfonso XIII, entonces en minoría de edad y que recién ascendería al trono en 1902), al no haberse llegado en las negociaciones de los plenipotenciarios a acuerdos sobre algunos aspectos del plebiscito; debía dirimir "quiénes tienen derecho a tomar parte de la votación plebiscitaria", determinando los "requisitos de nacionalidad, sexo, edad, estado civil, residencia o cualesquiera otros que deban reunir los votantes"; debía dirimir también "si el voto plebiscita-

rio debe ser público o secreto"; el protocolo recogía aquellos aspectos en que los plenipotenciarios habían logrado acuerdo:

- Los actos y resoluciones para el plebiscito serían presididos por una junta de tres miembros bajo la presidencia de un representante designado por el gobierno español; la conformarían además representantes de los gobiernos peruano y chileno.
- No más de cuarenta días de expedido el fallo del árbitro, nombrarían sus representantes ambos países, iniciando sus funciones la junta en el plazo de diez días contados desde que llegara a Tacna (donde se instalaría la Junta Directiva) el delegado que designara España;
- Se establecían cuatro comisiones o mesas inscriptoras con sede en Tacna, Arica, Tarata y Lluta.
- Si el plebiscito favorecía al Perú, Chile haría entrega de los territorios en el plazo máximo de quince días a contar desde el momento en que la Junta proclamara el resultado del escrutinio (no más de nueve días después de recepcionados los sufragios).
- El país que resultara dueño de las provincias pagaría los diez millones ("soles plata peruanos o en moneda de plata chilena, de la que circulaba en la época en que se suscribió el tratado de 20 de octubre de 1883) en la siguiente forma: "un millón dentro del término de diez días, a contar desde que se proclame el resultado general del plebiscito; otro millón un año después; y dos millones a fin de cada uno de los cuatro años siguientes".

Todo hacía pensar que luego de tan detallados acuerdos, la realización del plebiscito que ordenaba el Tratado de Ancón estaba próxima. "La noticia de la firma de este acuerdo fue recibida en el Perú, salvo en los sectores de oposición irreductible (de Piérola), como una gran victoria diplomática", dice Jorge Basadre; en Bolivia –a decir de Mario Barros– el Protocolo "causó satisfacción. Se creía a pie juntillas –continúa el autor chileno– que el plebiscito favorecería a Chile y que éste cedería la zona plebiscitada a Bolivia. Así lo anunció el presidente Fernández Alonso a su Congreso, el 6 de agosto"; el Congreso peruano lo aprobó el 13 de julio; el Senado chileno lo aprobó el 1° de agosto por 16 votos a favor y 6 en contra; en diputados el debate tomó un cariz muy distinto ya que algunos representantes se oponían en nombre de la necesidad de que Bolivia obtuviera en esa zona una salida a su enclaustramiento, por simple oposición al gobierno del presidente Errázuriz Echaurren o por afán de que Chile retuviera para sí esos territorios. Los pretextos fueron entonces en el sentido de que no valía la pena ganarse la amistad del Perú, pues en caso de una guerra siempre estaría en contra de Chile. En verdad, en el fondo de toda esta negociación, la vigencia de un conflicto entre Chile y Argentina estuvo presente; mientras esto sucedía, Chile mostró una disposición favorable; mas

en cuanto fue resolviendo su diferendo con su vecino trasandino, optó primero por postergar los debates, terminando por dejar en suspenso la ratificación.

En el debate en la Cámara de Diputados quedó demostrado que eran varios los aspectos por los cuales Chile no encontraba conveniente el Protocolo; así el diputado por Temuco, Francisco de Paula Pleiteado, llegó a decir que el Protocolo comprometía el porvenir del país. Se sabe positivamente –razonaba– que en los territorios de Tacna y Arica hay yacimientos de salitre cuya explotación puede venir a hacer competencia ruinosa al salitre que nosotros producimos"; es en declaraciones de ese tono donde se puede encontrar la causa verdadera del desinterés chileno por aprobar el tratado: entre el cumplimiento de la palabra empeñada y el riesgo –aunque pareciera ser demasiado eventual y minúsculo– de una competencia al salitre chileno, nada significaba el derecho que reclamaba el Perú a recuperar sus territorios.

Por otra parte, surgió entre algunos representantes la extraña tesis, que no encontró mejor vocero que el diputado por Ovalle Abraham Köning, en el sentido de que bastaba "leer el artículo (2do) para comprender su alcance y el porqué de su redacción. Este artículo no significaba otra cosa que la cesión disimulada a Chile de los territorios de Tacna y Arica". Así surgió esa extrañísima tesis que acomodaba a los intereses chilenos, el texto claro –salvo para quien le quisiera dar torcida interpretación– del Tratado de Ancón. La peregrina tesis –verdadera aberración lógica– de Köning, lo llevó a sostener que solo "como un acto de consideración del vencedor al vencido, no se expresó en el artículo III° una cesión igual (a la de Tarapacá), pero que en el fondo esa cesión existe". Tan triste y vergonzoso debate fue tomando matices cada vez más absurdos, conforme se iba alejando el peligro de una conflagración con Argentina. El conocimiento que alcanzó Chile de que el fallo arbitral de la Reina Regente de España estipularía que en la votación plebiscitaria tendrían derecho solo los nativos de ambas provincias, terminó por lapidar cualquier posibilidad de ratificación, por parte de la Cámara de Diputados chilena, del Protocolo; aquella Cámara oficialmente acordó postergar –setiembre de 1898– la debida aprobación. Nunca ocurriría.

Evidentemente en el siglo antepasado, nunca creyó el Perú estar más cerca de ver coronada la aspiración de recuperar sus provincias meridionales, como en los días del Protocolo Billinghurst-Latorre; la actitud chilena de entonces fue mostrando la absoluta falta de escrúpulos de esa nación para incumplir su propia palabra.

Toda esta experiencia llevaba sobre sí el hombre que nacido en Tarapacá, vencería en las elecciones de 1912, enfrentándose al poder de quienes vivían distanciados de las aspiraciones populares[122].

Falta estudiar más profundamente las motivaciones de aquel hombre que vivió más que nadie –porque su firma estaba en el respectivo documento– la frustración de la esperanza de solucionar el problema de Tacna y Arica de manera definitiva con Chile.

Ello puede explicar –y justifica– la clara expresión de René Hooper López refiriéndose a Billinghurst: "En el campo internacional, su sueño acariciado desde la época del Gobierno de Piérola, era arreglar la cuestión con Chile"[123].

Obviamente Billinghurst poseyó una personalidad que remontó de manera distinta las adversidades de nuestro país con el vecino meridional, consecuencia de la guerra adversa.

Aparentemente, el haber nacido en Arica (1851), lo podría predisponer a una mayor aspereza en su evaluación de lo que entonces pasaba; podríamos añadir que nombrado coronel del Ejército de Reserva, como jefe de estado mayor concurrió a la defensa de la línea de San Juan, en el Morro Solar, el 13 de enero de 1881; la actuación impresionó al enemigo, que respetando su vida, lo condujo prisionero a Chile; todos esos hechos debieron producir heridas en su ánimo, que sin embargo parecieran haber cicatrizado con aparente rapidez.

La obra de su gobierno intentaría estar dirigida a poner fin al sufrimiento de las gentes de Tacna y Arica, asumiendo entonces una iniciativa que ha merecido muy heterogéneas evaluaciones.

Veamos la propuesta; a decir de Basadre, Billinghurst, usando como intermediario a un viejo amigo, el ministro chileno Antonio Valdez Cuevas, cuñado del presidente Barros Luco[124], hizo alcanzar al presidente chileno una propuesta, dentro del contexto que García Salazar atribuye a la política de Billinghurst:

> "Desde el primer momento (de su gobierno: P.C.C.) procuró el señor Billinghurst establecer mejores relaciones entre el Perú y Chile, porque estimaba inconveniente para los intereses del Perú y peligroso para su vida internacional el estado de entredichos en que se encontraban. Con tal propósito, inició relaciones extraoficiales con el gobierno de Chile, que terminaron con el acuerdo llamado Valera-Hunneus.
>
> Los ministros de Relaciones Exteriores del Perú y de Chile, señores Valera y Hunneus se dirigieron uno a otro, en un mismo día (10 de noviembre) y en unos mismos términos, cablegramas en que se acordaba restablecer las relaciones diplomáticas entre los dos países y se fijaban las bases del protocolo plebiscitario.
>
> Convenían en aplazar hasta 1933 el plebiscito, el cual debía celebrarse bajo la dirección de una comisión, que procedería en mayoría y que estaría compuesta de cinco delegados: dos chilenos nombrados por Chile; dos peruanos nombrados por el Perú; y del presidente de la Corte Suprema de Chile, quien la presidiría. Debían votar los nacidos en Tacna y Arica, y los

chilenos y los peruanos que hubieran residido tres años en el territorio; todos los votantes debían saber leer y escribir. Inmediatamente de cambiados los telegramas, debían acreditarse plenipotenciarios que colaboraran a la formalización del convenio y procuraran llevar a efecto arreglos de comercio y de navegación. Agregaba el gobierno de Chile que, deseoso de estrechar sus vinculaciones comerciales con el Perú, le entregaría quinientas mil libras, para que las invirtiera libremente"[125].

Es evidente que Billinghurst tuvo una peculiar visión del diferendo peruano-chileno; se podría decir que su visión era bastante ingenua; la invitación a una delegación de obreros chilenos, para participar en nuestras Fiestas Patrias de 1913, se enmarca dentro de esta política; Chile retribuyó invitando a obreros peruanos a sus propias Fiestas Patrias; comentando estos hechos Basadre señala que Billinghurst "buscó, pues, la reconciliación de los sectores populares del Perú y Chile", lo que lo hizo pasivo de "críticas de los sectores conservadores ultranacionalistas"[126].

Obviamente había una fuerte dosis de ingenuidad en la propuesta; Billinghurst parecía depositar demasiada buena fe en Chile, cuya conducta hasta entonces negaba tal posibilidad. Si bien partía de una base aceptable –que 21 años más tarde el Perú estaría más fuerte económica y militarmente–, por otra parte no era dable pensar que en esos años Chile morigerara su conducta hostil hacia la población peruana; parecía desconocer Billinghurst que el tiempo –cualquier lapso– era un aliado de los intereses chilenos para retener nuestras "cautivas"; por otra parte, sabiendo anteladamente con precisión cuándo se desarrollaría la consulta popular, Chile podría concertar una política para propiciar una migración de sus gentes hacia la zona plebiscitaria; todo esto deja muy en claro que "El acuerdo era favorable a los intereses chilenos", como dice Manuel Rivas Vicuña en *Historia política y parlamentaria de Chile,* a lo que añade: "podríamos dar por definitivamente resuelto el problema del norte y considerar como seguro nuestro triunfo en el plebiscito, con once años por delante para chilenizar la región"[127].

Evidentemente, el potencial acuerdo no podía permitir, creemos, una justa solución para las poblaciones peruanas de Tacna y Arica; además, como dice Basadre:

"Billinghurst hacía una osada apuesta sin base concreta alguna, sobre el posible estado de cosas en Tacna y Arica y en el Perú en 1933. Si el tratado hubiese sido suscrito en 1912 ó 1913, nada hacía suponer que lo habría aprobado el Congreso o que se hubiera mantenido incólume hasta 1933"[128].

Pero la Historia, con mayúscula, debe estudiar y comprender hechos y actitudes dentro de posibilidades reales; fácil, muy fácil sería condenar a Billinghurst; tal vez tan fácil como ha ocurrido con Iglesias

o quienes firmaron el Tratado de Ancón; siempre la realidad será más fuerte y vigorosa que los ideales, y la historia ha transcurrido comúnmente por el sendero de la realidad y no de la idealidad; podría Billinghurst, como puede cualquier estudioso de nuestra historia en esos años, tener la convicción de que la política de Chile, por malévola, solo podía llevar a su victoria final o conducirnos a una guerra, en la que nuestra inferioridad era notable; como en otras oportunidades, tantas en nuestra vida republicana, la comunidad internacional nos había dado la espalda; ya lo hemos visto al tratar los sucesivos congresos o conferencias panamericanos.

El Perú, desde cuyo territorio se convocó al Tratado de Panamá, que fue sede de los primeros dos congresos americanos; que se sacrificó frente a las pretensiones españolas en 1866, etc., etc., no recibió de los países americanos la esperada solidaridad; sin duda "Lima fue, durante más de sesenta años, la capital de la solidaridad americana. Si desde ella había lanzado Bolívar la invitación al Congreso de Panamá, en ella tuvieron después sede los certámenes de la coordinación y de la esperanza, o partieron las iniciativas para realizarlos", a decir de Alberto Ulloa[129]. Volvía a ocurrir lo que Raúl Porras Barrenechea denominó en su hermoso Elogio de don Miguel Grau "la soledad de nuestro desamparo internacional"[130].

Pero Billinghurst tenía notable fe en las energías del país y, evidentemente, una certera esperanza en lo que podía significar para el Perú la proximidad de la apertura del Canal de Panamá; son sus palabras en el Mensaje Secreto al Congreso en diciembre de 1912, con referencia a los próximos veintiun años que nos separaban del plebiscito, caso de aprobarse las negociaciones Valera-Hunneus:

> "En ese plazo si se tienen en cuenta las grandes obras que debemos realizar, preparándonos para la apertura del Canal de Panamá, podrá el Perú obtener, a la sombra de la paz, progreso real interno y acrecentar sus fuerzas económicas y su poderío político y militar, acortando la distancia que hoy lo separa de Chile, que se encuentra en un nivel financiero muy superior al nuestro, gracias a la fabulosa indemnización que tuvimos que pagarle, como consecuencia de la desastrosa guerra de 1879".

Creemos que Billinghurst tenía fe cierta en lo que podía deparar al país los próximos años, abierto el Canal de Panamá; pero muchos no lo entendieron así, y sospecharon por lo menos una debilidad ante Chile o una propensión ante aquel país, lo que no compartimos[131]; aunque desde Chile algunos historiadores lo presenten así: "En 1912, luego de un conflictivo y largo proceso electoral, incluida la anulación de Aspíllaga, fue elegido por absoluta mayoría presidente de la República un viejo amigo de Chile, Guillermo Billinghurst"[132].

El problema del supuesto acuerdo Valera-Hunneus tendría conse-

cuencias en la destitución de Billinghurst el 4 de febrero de 1914; en palabras de Wagner de Reyna: "el acuerdo Valera-Hunneus produjo tal descontento popular que ésta fue una de las causas de la caída del presidente"[133].

Si bien con Braudel y otros podemos pensar que el hecho histórico no tiene una única causa, sino que estas son múltiples, debemos reconocer que es frecuente tan solo resaltar otros conflictos entre el Congreso y el Ejecutivo como los causantes de la ruptura del régimen constitucional el año 14. Esto puede ser explicado por la enorme postergación que sufren entre nosotros los temas de orden diplomático[134].

Aun el libro editado por los hijos del Mariscal Benavides el año 1976, posterga el tema diplomático entre las causas del golpe de Estado que encabezaran su padre y los hermanos Jorge y Manuel Prado[135].

Así vino el golpe de Estado que rompería la hasta entonces –y también posteriormente– inédita continuidad constitucional del Perú; se habían alcanzado casi veinte años de orden; todavía, ocho décadas más tarde no se evalúa hasta dónde el intento de llevar a cabo un acuerdo con Chile, pesó en el ánimo de los conspiradores, que más tarde alcanzarían su objetivo.

Una vez más, al no ponerse de acuerdo ambos países para llevar a cabo una solución que pasara por el plebiscito establecido en el Tratado de Ancón, este se truncaba; pero habría que señalar que siempre la negativa vino de Chile; aun en la propuesta que Billinghurst haría el año 12; en verdad, las limitaciones del lenguaje hacen que este solo alcance muchas veces una relativa precisión, casi tan solo referencial. Nos referimos a expresiones como la que recoge el historiador chileno Jaime Eyzaguirre cuando dice: "el destino definitivo de las provincias de Tacna y Arica originó un largo debate entre Chile y el Perú, porque ambos países no se pusieron de acuerdo en la forma en que debería realizarse el plebiscito convenido"[136]; como bien sabemos, las medias mentiras, o las medias verdades, son peores que aquellas que lo son completas; presentado así el diferendo peruano-chileno, es cierto que el plebiscito no se llevó a cabo porque ambos países no nos pusimos de acuerdo; con las limitaciones de todo lenguaje, la expresión aparece cierta; pero las falacias no solo se dan en lógica, sino también en historia; cierto que no nos pusimos de acuerdo, pero es más cierto que no nos podíamos poner de acuerdo a partir de propuestas como las chilenas de Álvarez o algunas otras; es evidente que Chile no quería el plebiscito, pero evitaba –muy en consonancia con viejos hábitos diplomáticos– negarse a él; entonces optó por poner requisitos inaceptables para el Perú; así, sin negarse al plebiscito, lo convertía en imposible; si las propuestas de uno y otro hubiesen sido enmarcadas dentro de lo posible, y en los límites de pequeñas discrepancias, sería cierto lo dicho por Eyzaguirre; mas no

fue así; lo lamentable es que algunos textos peruanos, de diverso nivel, parecen repetir el pensamiento de nuestros vecinos del sur; creemos haber demostrado que si el plebiscito no se llevó a cabo fue por las condiciones insidiosas que puso reiteradamente Chile: aquello fue una forma "diplomática" de decir "no", sin pronunciar tal palabra.

J. EASTMAN CONTRA EL PERÚ DESDE QUITO

Por la magnitud de los actos realizados contra el Perú, bien merece que mencionemos a Víctor Eastman Cox, personaje olvidado por nuestra historiografía, a pesar de la sañuda actividad llevada a cabo desde su posición diplomática en Quito.

Nacido en Santiago en 1871, ejerció importantes cargos en la Cancillería de su país, llegando a ocupar la secretaría de la representación en Londres, de la cual lo sacó el ministro de Relaciones Exteriores Agustín Edwards, para encomendarle la representación chilena en Ecuador; allí "desempeñó la más dilatada Misión que haya mantenido Chile en este país hermano..."[137] Efectivamente, serviría allí durante once años, de 1909 a 1920. En ese lapso se casó con ecuatoriana y se integró claramente a la sociedad quiteña en especial.

Para Chile, la representación ecuatoriana asumía muy importante significación dentro de su política –particularmente llevada a cabo durante la gestión de Edwards– de hostilizar al Perú quebrando cualquier posibilidad de solucionar la situación de Tacna y Arica con justicia. Bastaría recordar expresiones de Edwards cuando le encarga la misión en Quito: "Si algún amigo tiene Chile en América, ese es Ecuador. Tu misión es primordialmente, fortalecer esa amistad. Si lo logras, no sólo habrás cumplido como diplomático, sino que habrás hecho un gran servicio a tu país"[138].

La expresión, que fácilmente puede recoger lo que fue la política de Chile por mucho tiempo, evidentemente no necesita mayor explicación; si cupiera alguna duda, bastaría recurrir al propio texto de Barros para que quedara muy claro, cuando dice allí "Los enemigos de nuestros enemigos debieran ser nuestros amigos"; es la clásica cita del ministro Esteban Francisco Choiseul, ministro del rey francés Luis XV; "a partir de 1902 –añade Barros–, Chile quiere ganarse a las naciones que tienen alguna cuenta pendiente con Lima"; y evidentemente fue así, como lo venimos demostrando, y en esa política Víctor Eastman jugó importante papel[139].

Eastman llegaba a Chile el mismo año que el Perú ya había resuelto sus problemas con Brasil y Bolivia; quedaban vigentes aún los problemas con Ecuador y Colombia; desde 1909 el interés chileno se concentró en mantener latentes las expectativas ecuatorianas y colombianas contra el Perú.

La preocupación chilena por interferir en los problemas peruano-ecuatorianos, se pone de manifiesto desde el momento en que el canciller Edwards le comunica a Eastman su nuevo destino en Quito; "el 18 de setiembre de 1909 le instruye por cable a Londres que, al venir a Ecuador, no viaje por la vía de Panamá o de Nueva York, sino que se dirija a Madrid; que allí tome contacto con el Ministro chileno, señor Federico Puga Borne, y se instruya adecuadamente de los promenores del diferendo peruano-ecuatoriano, por esos días sometido al arbitraje del Rey de España. Y le agrega que terminado este estudio preliminar, se embarque hacia Chile"[140].

La gestión Eastman en Ecuador se iniciaba en días cruciales para las relaciones peruano-ecuatorianas. Para entenderlas es indispensable remontarnos a algunos antecedentes. Sin pretender irnos hasta días coloniales, tendríamos que mencionar que en los años de la Guerra del Pacífico hubo algún avance ecuatoriano hacia territorio peruano; aunque las informaciones son reincidentes al respecto es, en nuestra opinión, imposible señalar si esos avances formaron parte de una "política" de Estado, o fueron desplazamientos ciertos, pero impreparados.

De un modo u otro, lo evidente es que durante el conflicto con Chile, Ecuador mantuvo su neutralidad, hecho que la historiografía peruana parece soslayar[141].

Como una buena dosis de comprensión acompañaba a los gobiernos peruano y ecuatoriano, ante la realidad de la presencia en territorios nuestros de elementos ecuatorianos, se dieron negociaciones que condujeron a la firma de la Convención Arbitral que suscribieron en Quito Emilio Bonifaz, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en el Ecuador, y Modesto Espinosa, Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, de 1ro de agosto de 1887.

Por aquel acuerdo se consagraba que "Los Gobiernos del Perú y del Ecuador someten dichas cuestiones a Su Majestad el Rey de España, para que las decida como Arbitro de derecho de una manera definitiva e inapelable"[142].

La firma de dicho acuerdo –Convención Arbitral– habría que reputarlo como una victoria diplomática del Perú, dada la situación de verdadera postración por la que atravesaba el país luego de los años de la ocupación chilena.

Para la realización de la tarea encomendada a la Corona española, cada país se comprometió a presentar su respectivo alegato; el del Perú estuvo a cargo del Encargado de Negocios en España José Pardo y Barreda[143].

Como la situación del Perú era tan precaria en el lapso del estudio por su Majestad el Rey de España de ambos alegatos, se realizaron conversaciones directas entre ambos países[144].

La necesidad de procurar la buena amistad de Ecuador en momentos difíciles para el Perú, derivados de la esperada realización del plebiscito que debía realizarse en 1894, según el mandato del llamado Tratado de Ancón, hizo que en negociaciones directas Perú y Ecuador firmaran el 2 de mayo de 1890 en Quito el llamado Tratado García-Herrera, que significaba una clara mutilación de la heredad territorial peruana, y en todo contrario al alegato peruano[145]. El Tratado –que tantas ventajas significaba para el Ecuador–[146]; fue aprobado pronto por el respectivo Congreso, mas el Congreso peruano lo hizo bastante más tarde (octubre 1891), "haciéndole dos modificaciones: la primera salvar la parte baja de los ríos Santiago, Morona y Pastaza –alejando así al Ecuador de la ribera del Marañón–, y la segunda rectificaba (sic) la línea en la región del Napo y Putumayo"[147].

Ante las rectificaciones al acuerdo por parte del Congreso peruano, "el Congreso ecuatoriano consideró que tales modificaciones variaban sustancialmente el proyecto del Tratado y le retiró su aprobación"[148].

Obviamente, en tanto se tramitaba la aprobación del Tratado García-Herrera, el Árbitro se abstuvo de continuar sus gestiones. Fracasada la ratificación del mencionado tratado, en 1904, Colombia solicitó ser considerada en el Arbitraje, al que se adhirió el 15 de diciembre de 1894; lo novedoso de esta Convención Adicional de Arbitraje, era que se estipulaba que el Real Árbitro "fallaría atendiendo no sólo a los títulos de derecho, sino también a las conveniencias de las partes contratantes, conciliándolas de modo que la línea de frontera esté fundada en el derecho y en la equidad"[149].

Mas se dio el caso que Perú y Colombia aprobaron esta nueva Convención (evidente secuela de la anterior de 1887), pero Ecuador no lo hizo; habiendo transcurrido diez años, lapso por demás suficiente para tal aprobación, fue entonces que el Congreso peruano retiró su aprobación (1904).

Sin embargo, mientras tanto, alguna guarnición ecuatoriana había descendido por el río Napo, desde su original posición en el Aguarico, alcanzando Angoteros. Fue entonces que se produjo el hecho de armas conocido como incidente de Angoteros (26 de junio de 1903), que en el tomo precedente, a cargo de Raúl Palacios Rodríguez, ha sido ya relatado[150]. Junto a este hecho de armas, sucedió al año siguiente otro incidente que desembocó en nuevo hecho de armas conocido como Combate de Torres Causana, el 28 de julio de 1904; en él, una vez más, las tropas ecuatorianas fueron rechazadas. Perteneciendo estos acontecimientos bélicos al periodo que abarca el tomo anterior, remitimos al lector a sus páginas[151].

Felizmente, el buen tino prevaleció y ambos países decidieron solicitar al Real Árbitro la continuación de sus tareas[152]; tal pedido quedó

formalizado por el Tratado Cornejo-Valverde, de 19 de febrero de 1904, que estipulaba la continuación del juicio arbitral; "al mismo tiempo los negociadores acordaron solicitar al rey de España el envío de un comisario real con el objeto de que estudiara en Quito y en Lima los documentos existentes en los archivos respectivos, obtuviese las informaciones pertinentes y apreciara los altos intereses envueltos en la controversia"[153].

K. EL COMISARIO REGIO RAMÓN MENÉNDEZ PIDAL

En concordancia con el Protocolo Cornejo-Valverde, las cancillerías peruana y ecuatoriana designaron a sus representantes ante el Real Árbitro; por Perú recayó la designación en Felipe de Osma, mientras por parte de Ecuador fue en Víctor Manuel Rendón. La primera gestión que realizaron ante el Real Árbitro fue obtener el nombramiento del Comisario Regio, lo que recaería en la ilustre figura de la inteligencia española Ramón Menéndez Pidal, erudito, filólogo e historiador que llegó a ocupar la Dirección de la Real Academia Española de la Lengua[154].

En enero de 1905 llegaba a Ecuador don Ramón Menéndez Pidal, en días de grave crisis entre los dos países –si correlacionamos las fechas con los incidentes militares–, lográndose gracias a su intervención firmar un Protocolo el 29 de enero de 1905; por Ecuador lo hicieron el canciller Miguel Valverde y el plenipotenciario Honorato Vásquez; por Perú nuestro plenipotenciario Mariano H. Cornejo, en acto que presidió Menéndez Pidal. Expresó entonces el Comisario que:

> "... no le parecía prudente que hallándose el Perú y el Ecuador en vía de solucionar amistosamente su viejo litigio, mantuviesen en la región del Napo, que ha sido teatro de sangrientas escenas, guarniciones militares, cuya actitud no podía dejar de ser hostil; que en esa virtud pedía al Perú y al Ecuador que retirasen mutuamente sus fuerzas militares, el Ecuador, la que tenía en el Aguarico, hasta Quito, y el Perú, la que tenía en Torres Causana, hasta Iquitos; agregó que tal retiro de las guarniciones militares no importaba en manera alguna abandono de la posesión, sobre la cual no estimaba oportuno prejuzgar, que ésta era simple medida tendiente a demostrar el espíritu pacífico de los dos países y su intención de someterse a las medidas previas que el Soberano encargado del arbitraje creyera oportuno dictar"[155].

A pesar del natural razonamiento del Comisario, y de lo prudente de su propuesta que entonces Ecuador acató sin prejuicios, la historiografía ecuatoriana –mal del todo generalizado para el tema– consideró que tal acuerdo y su inmediato acatamiento, los perjudicó:

> "La medida adoptada si bien estaba destinada transitoriamente a pre-

cautelar la paz en la región oriental, iba en contra de nuestra soberanía territorial en esa región, en vista de que siendo el compromiso bilateral de carácter obligatorio, tanto el Ecuador como el Perú estaban en deber de retirar sus contingentes armados, pero con la diferencia que los nuestros abandonaban su propio territorio, mientras que los peruanos el que lo habían invadido, en consecuencia esta medida se aplicó tanto para los legítimos dueños como para usurpadores, poniéndose de esta manera en pie de igualdad a la víctima como el delincuente. He aquí otra grave falta en que incurrió nuestra diplomacia, favoreciendo la tesis peruana.

Lo sensato, lo lógico hubiera sido, que el Perú es decir el invasor, hubiera retirado sus avanzadas militares, que habían llegado hasta el Alto Napo, retirándolas hasta la orilla derecha del Amazonas y las nuestras quedaran en sus posesiones, ya que ellas no habían penetrado en la zona disputada y además, estaban ocupando su auténtico territorio"[156].

Mientras tales hechos tenían lugar en América, el rey de España, Alfonso XII, nombró una Comisión Técnica que integrada por distinguidos jurisconsultos debía abocarse a asesorar al que debería ser juicio arbitral. La integraban el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro y los señores Ricardo Beltrán y Rózpide y Antonio Blásquez Delgado; actuaba como vocal secretario Cristóbal Fernández Valtín y Alfonso[157].

En plena actividad el Árbitro en la península y el Comisario entre nosotros, Ecuador imaginó que la tarea sería breve y, por cierto, que el fallo le sería favorable. Conforme indicios y sospechas le harían pensar que sus expectativas eran vanas, empezaría a dar muestras de rebeldía, para lo cual contaría con el repetido apoyo de Chile; en esa línea Víctor Eastman, ministro chileno en Quito sería un fiel aliado de sus indebidas intenciones; de alguna manera Eastman solo continuó la línea política que venía llevando a cabo Chile.

Más allá de las averiguaciones que Eastman a su paso por Madrid pudo realizar (siguiendo, como hemos visto, instrucciones del canciller Edwards), Ecuador sospechaba que, naturalmente, el fallo no le reconocería sus infundadas pretensiones. Adelantándose a los acontecimientos, Ecuador acreditó en Chile al doctor Rafael Elizalde, cuya "misión primordial –como dice Villacrés Moscoso– era mantener y estrechar la amistad entre los dos países e inclusive inclinar la posición chilena a favor de nuestra tesis"[158]; lo primero, como objetivo, constituye quehacer de todo diplomático; lo segundo, fue llevado por ambos –Ecuador y Chile– hasta límites reñidos con principios de ética internacional. Las gestiones de Elizalde llegaron a comprometer de tal manera a Chile, que se sentía muy complacido de con ello incrementar su contencioso con el Perú, que el ministro Edwards para calmar las angustias del diplomático ecuatoriano, le hizo una franca declaración:

"Diga Ud. al Presidente Alfaro que Chile está dispuesto a apoyar con

todas sus fuerzas cualquier solución que preserve la paz de América. Que si el Perú intenta llevar la contienda por la fuerza, Chile no verá indiferente los destinos de la Nación ecuatoriana. Somos dos naciones amigas y vamos a probarlo"[159].

No era difícil para ningún representante ecuatoriano conseguir "inclinar la posición chilena" al lado de Ecuador.

Cuando Eastman presentó sus cartas credenciales al presidente ecuatoriano (Alfaro), en ella el representante chileno, tomó cuenta de la gran preocupación que reinaba en torno del proceso arbitral que se seguía en España; Alfaro le hizo saber a Eastman que quien lo antecedió –el diplomático chileno Pinto Agüero–, se había comprometido a interesar a Chile sobre el tema. Efectivamente, Chile ya había instruido a su representante en España Federico Puga Borne para seguir de cerca el proceso arbitral.

Que Chile apoyó intensamente la posición ecuatoriana, queda muy claro cuando Villacrés recuerda que Edwards le informó haber dado:

"Instrucciones precisas al Plenipotenciario Puga, quien no cesó en abogar por nuestra causa, en todos los Organismos en donde ésta se ventilaba y observó que la influencia peruana era de tal magnitud, que el fallo iba a ser adverso al Ecuador, llegando a entrevistarse con el soberano español don Alfonso XIII, a quien le expuso que Chile no podía permanecer indiferente ante la controversia entre dos países hermanos, a lo que el Rey le contestó: "Yo veo la situación con claridad. Creo que Menéndez Pidal trazó una línea acertada..."[160]

A lo mencionado por el Rey, se sumó el canciller español, que visitado por el representante chileno y al inquirirle sobre el mismo tema, contestó: "La naturaleza ha fijado los límites del Ecuador en la cumbre de los Andes"[161].

Por aquellos meses, Chile agravaría sus presiones sobre los peruanos en Tacna, especialmente contra los sacerdotes.

Todo esto envalentonó al Ecuador, sabedor de que el fallo arbitral no recogía sus pretensiones y de contar con el apoyo de Chile. De allí a no aceptar el fallo, no había distancia alguna; las gestiones ecuatorianas habían tenido también dos años antes éxitos en sus afanes por ganar la opinión colombiana. Así al firmarse el Tratado de Límites con ese país, Andrade-Betancourt, se estableció en el artículo II lo siguiente:

"Que los dos gobiernos unirían sus esfuerzos para conseguir que el juicio arbitral sostenido actualmente por el Ecuador contra el Perú, ante el Soberano español, se reconozca y declare en vigencia el Tratado de 22 de septiembre de 1829, y se reconozca así mismo la validez y consiguiente fuerza obligatoria del Protocolo Mosquera-Pedemonte, de 11 de agosto de 1830; de suerte que el Laudo sea, como debe ser, la consagración de los derechos territoriales definidos en los mencionados documentos"[162].

Lo que venimos diciendo tendría su corrrelato en los hechos subsecuentes; ya que Chile haría entrega en 1908 al Ecuador de un cazatorpedero, que al recibirlo lo bautizaría *Libertador Bolívar*; simultáneamente, diversos tipos de armas le fueron entregadas y en 1910, los militares chilenos que instruyen a los marinos ecuatorianos, tienden "la primera línea protectora de minas submarinas en la boca del Guayas"[163].

La convicción en Ecuador de que pronto el monarca español emitiría el fallo que le sería desfavorable, fue haciéndose cada vez más difundida. En el Perú había la certeza de que Ecuador, en connivencia con Chile, haría lo posible por evitar el fallo o hacerlo intrascendente al rebelarse contra él.

El presidente Leguía decidió nombrar como plenipotenciario en Quito a una figura de gran talento y carácter: Germán Leguía y Martínez. Nos cuenta Alberto Tauro del Pino que:

> "El gobierno requirióIo para que asumiese las (funciones) de Ministro Plenipotenciario en Quito (24-XI-1909). Hasta ese momento varios diplomáticos y políticos habían declinado aceptar tal nombramiento: porque imponía una misión particularmente delicada y compleja, durante la cual sería pronunciado el laudo arbitral del Rey de España en el litigio limítrofe entre Perú y Ecuador, y se juzgaba que esa circunstancia podía condicionar la iniciación de una fase crítica en las relaciones de ambos países"[164].

Es evidente que el nombramiento de Leguía y Martínez era acertado, no solo por sus cualidades personales, sino por haber vivido en Quito tres décadas antes, cuando en febrero de 1880 fue adscrito a nuestra Cancillería en Quito para apoyar la labor de Juan Luna, nuestro plenipotenciario en esa ciudad en aquellos momentos tan difíciles. La situación ahora era parecida: en 1880 se trataba de evitar las maquinaciones chilenas para que Ecuador nos declarara la guerra sumándose a la que llevábamos contra Chile; ahora se trataba de neutralizar los estímulos chilenos para que Ecuador se rebelara ante el fallo del árbitro y provocara problemas al Perú; en su gestión debía favorecerlo el reencontrar amigos habidos durante su anterior gestión[165].

La llegada de Leguía y Martínez a Ecuador coincidió con una vigorosa campaña antiperuana, de la que los diarios limeños en especial *El Comercio*, se hicieron eco[166]; Basadre señala con precisión que las manifestaciones antiperuanas se iniciaron el 9 de enero de 1910; todo ello era consecuencia de la convicción que se tenía en el Ecuador de que el fallo del Real Árbitro español les sería desfavorable. Desgraciadamente, el hermetismo con que se debieron llevar los trabajos de las comisiones que el monarca español integró para estudiar los alegatos peruano y ecuatoriano, fue quebrado por algunas infidencias.

Infelizmente, como tantas veces ocurre en la historia, aquello que no se conoce con certeza, se asume a veces como una verdad comprobada. Poco podía saberse con exactitud, por parte de muchas perso-

nas, pero aquello bastaba para dar rienda suelta al viejo resentimiento ecuatoriano contra el Perú, más aún si aquel era –como bien podemos constatar–, alentado por Chile.

El entonces secretario de la legación chilena en Quito –Julio Pérez Canto–, en libro en que recoge sus recuerdos, ha dicho con precisión Capítulo XXI, lo que en aquellos días acontecía en Quito en torno a la convicción de la proximidad de que se diera el fallo español; el presidente Eloy Alfaro reputaba que en ese caso la guerra sería inevitable; allí leemos también:

> "El gobierno del Ecuador confiaba en que Colombia y Chile lo ayudasen en tales dificultades a fin de obtener siquiera que en el laudo del rey se fijase la línea de transacción que se decía fabricada por el comisario regio señor Menéndez Pidal. Quería algo más de Chile: le pedía su apoyo moral y que el ministro de Chile en Francia, doctor Puga Borne, pasase sin tardanza a Madrid para ponerse al habla con el representante ecuatoriano y le ayudase en sus gestiones"[167].

La mención a que se preferiría la línea del comisario regio, está referida a que aquella línea le daba presencia a Ecuador en un sector de la margen izquierda del Marañón[168]; como con acierto pone de manifiesto don Alberto Ulloa, dándole el Real Átrbitro salida a Ecuador al Marañón, "la línea española era notoriamente desfavorable al Perú..."[169]

Dejando muy en claro pues que la línea arbitral no favorecía al Perú, es evidente que la repulsa ecuatoriana resultaba injustificada; ¿Quién estaba detrás de aquella reacción? Creemos que fundadamente se puede contestar que Chile. Como en el mundo de las relaciones internacionales no suelen darse coincidencias –como las que pasamos a mencionar–, creo que daremos los datos suficientes que permitan no juzgar subjetivas las menciones que venimos haciendo:

a. "En enero de 1910, fondeaba en la ría de Guayaquil, la fragata *Baquedano*, lo que indicaba a las claras, que se había consolidado la amistad entre los dos Países", dice con razón un autor ecuatoriano[170].
b. "Desde 1909, el gobierno del Presidente Alfaro venía haciendo gestiones para contratar una misión militar que reorganizara el Ejército del Ecuador, creara un Estado Mayor moderno y diera un carácter más profesional y técnico a la Escuela (Colegio) Militar. Después de descartarse las posibilidades ofrecidas por Alemania, Francia, Suiza, y Austria, se pensó en una misión latinoamericana. El cariño de Alfaro hacia Chile pesó en la balanza y en 1910 se firmaba un acuerdo entre los dos países para que viniese a Ecuador un grupo de oficiales, con los fines ya señalados"[171].
c. El 25 de enero de 1910 *El Comercio* bajo el título: *Manifestaciones hostiles del Ecuador contra el Perú. La Mano de Chile,* transcribía una carta de R. O. de Narváez en la que se llegaba a mencionar una alianza ecuatoriano-colombiana y ecuatoriano-chilena. Abundantes y reite-

rativos son los comentarios y telegramas que *El Comercio* transcribe entonces. Mencionaremos el último: "Quito, enero 26.- Esta noche se organizará un batallón cívico de voluntarios en la Plaza de Bolívar; se denominará "10 de agosto". El ministro de Chile, señor Eastman, visitó ayer el colegio militar"[172].

d. Por aquellos días, la Cámara de Diputados de Chile debatía la creación de la provincia de Tarata, territorio que Chile ocupaba indebidamente desde los días que desocupó el Perú. Como se sabe, el Tratado de Ancón, art. III, señalaba que los territorios de las provincias de Tacna y Arica, quedaban en posesión de Chile por diez años. La prepotencia chilena se expresó en 1884 al negarse a desocupar Tarata, provincia que no estaba incluida en el acuerdo de Ancón. Se puede recordar que este hecho era tan grotescamente ilegal, que cuando el ominoso laudo del presidente norteamericano Calvin Coolidge del 4 de marzo de 1925, le dió razón al Perú –en lo único que se procedió de tal forma–, señalándose que Chile venía ocupando Tarata indebidamente; el 1ro. de setiembre de 1925 Tarata fue devuelta al Perú[173].

Difícil quehacer el de la historia diplomática entre los Estados; al tocar temas controvertidos de épocas anteriores, aún hoy resulta difícil desentrañarlos porque es peculiar el reto que ofrece esa parcela del pasado: los países normalmente reservan a sus propios connacionales el manejo de los archivos diplomáticos; pero a pesar de ello, creemos que en determinados casos se puede comprobar que lo afirmado tiene sustento; cuando decimos que Chile estuvo tras Ecuador alentando su política antiperuana (y sumándose a ella), podemos respaldarnos no solo por lo que leemos en diarios peruanos de aquellos días, transcripciones de diarios ecuatorianos entre nosotros.

Expresiones de un contemporáneo, historiador de la diplomacia ecuatoriana, un trabajo de autor chileno, entonces –cuando lo escribe (1966)– secretario de la embajada de su país en Quito; citamos también al notable internacionalista Alberto Ulloa, en torno a un tema que isocrónicamente –y con tanta insensatez– movió Chile entonces; podríamos mencionar algunos elementos más, pero creo que será suficiente añadir a lo dicho, las siguientes expresiones del Barón de Río Branco, talentoso internacionalista brasilero y ministro de Relaciones Exteriores de su patria en aquellos días:

"Chile que mantiene con el Perú antigua cuestión, motivada por la retención de las dos provincias peruanas, Tacna y Arica, tomadas al último país durante la guerra de 1879, provincias cuya posesión definitiva debía haber sido resuelta por un plebiscito local, según los términos del tratado de Ancón, procura por todos los medios, complicar la cuestión, dificultando la acción del Perú en todo cuanto concierne a la soberanía de éste sobre el territorio en litigio y obrando aun en sentido escabroso con

el intento de lanzar al contendor en una lucha armada con otros países, procurando así debilitarlo para mejor dominarlo.

Con este propósito, cuando Bolivia repelió valerosamente el laudo argentino, recurriendo a las armas para salvaguardar la integridad de su territorio, el Gobierno chileno llegó a ofrecer valiosos elementos de guerra contra el Perú, pueblo que se mantuvo tranquilo y digno, confiando en la justicia de su causa, debiéndose a esa noble acción la solución pacífica y feliz de esa importante cuestión.

Resultando situación idéntica con el Ecuador, Chile procede ahora de igual manera, empujando a aquel país contra el Perú y enviándole al mismo tiempo acopios de armamentos y municiones e interviniendo en esta forma, intempestivamente, –e inflamándolas– en contiendas ajenas.

Nuestra tradicional amistad con Chile no nos impide de manifestar nuestro modo de ver en tales asuntos, ni tornarnos insensibles a las tribulaciones de otra nación igualmente amiga, de la cual jamás tuvimos motivo de queja, siendo por tanto admisible que Brasil, fiel a su pasado y al espíritu de suprema justicia de que tiene dadas sobradas pruebas, intervenga con sus buenos oficios y alto prestigio internacional en el sentido de apartar a Chile de proseguir en semejante actitud, por cuanto los sagrados derechos de otros pueblos hermanos y amigos no deben ser violados por la perfidia o por el maquiavelismo de los que no teniendo confianza en el derecho de su causa, recurren a medios tortuosos e ilícitos para conseguir los fines que desean"[174].

El artículo que hemos transcrito fue publicado en el *O Jornal do Comercio* de Río de Janeiro el 15 de marzo de 1910. De esa publicación nos dice José María Barreto que "sirvió de órgano al Barón de Río Branco. El doctor don Aníbal Maurtua, Secretario entonces de la Legación Peruana en el Brasil, ha referido a quien esto escribe que el Director de *O Jornal* le dijo que el autor de ese artículo era el gran Canciller y que poco después este le manifestó que las ideas emitidas en ese artículo eran suyas".

Escasos textos como este, salidos de pluma no comprometida directamente en el contencioso peruano-chileno-ecuatoriano de aquellos años, expresa con tanta claridad lo que fue la política chilena en esos años. El texto es cuanto más valioso, si como es sabido Brasil cultivó siempre –en reciprocidad– muy buenas relaciones con Chile. Tal vez se cumplía aquel precepto u orientación tan reiterado en las relaciones entre los estados que consagra que "mis mejores amigos son los vecinos de mis vecinos"; aquella verdad de perogrullo se basa en que los pueblos vecinos pueden naturalmente tener rozamientos entre ellos, lo que no sucede con aquellos de los que no se es vecino. En consecuencia, se puede constatar que Brasil ha tenido tradicionalmente dos privilegiados en sus relaciones en América del Sur: Chile y Ecuador, los únicos países con que no limita. Lamentablemente, entre esos tres:

Ecuador, Brasil, y Chile, se halla el Perú; Brasil, el país con más vecinos en el subcontinente sudamericano (en la práctica todos menos Chile y Ecuador), a pesar de la realidad que se puede constatar en su devenir internacional consistente en el natural acercamiento a Chile y Ecuador, dio esa muestra de cordura y equidad a través de ese notable personaje de su política diplomática[175].

La rebelión de Ecuador ante el Laudo no pronunciado, pero cuyo contenido adverso a sus pretensiones conocía, dio origen, como era natural, a que la Corona española se inhibiera de dar su fallo.

La rebeldía ecuatoriana ante cualquier solución negociada en una mediación queda manifiesta cuando ante las manifestaciones callejeras en Quito y Guayaquil, en contra del Perú, y las actitudes en Lima y en otras ciudades del Perú en respuesta a las anteriores y la subsecuente movilización de tropas de uno y otro lado, Estados Unidos, Brasil y Argentina mediaron conjuntamente[176]; aunque no está claro cómo se produjo aquella movilización de esas tres potencias –no es concebible imaginar que actuaran isocrónicamente sin causa ninguna–, pareciera, si correlacionamos lo dicho con anterioridad a aquella triple mediación, "que la iniciativa partió de Brasil"[177].

Fue demasiado notorio el apoyo chileno a Ecuador y su manifestación más tangible: la entrega de armas. En los primeros días de marzo (1910), el cónsul peruano en Valparaíso informaba que Chile enviaba gran cantidad de armas al Ecuador; efectivamente, el vapor *Maullín* salía rumbo a Guayaquil y también el buque Escuela *Baquedano*, con 15 000 fusiles, cañones navales, proyectiles de artillería, etc. La denuncia pública del hecho desenmascaró la posición chilena, en la imposibilidad de dar contraorden alguna, ya que las naves estaban navegando; así cuando llegaron a Guayaquil, a vista de muchos testigos, se pudo comprobar el modo de actuar de Chile. Tantos actos violentos contra los peruanos en Tacna y en especial en Arica perpetrados durante la tenaz gestión antiperuana de Agustín Edwards Mac Clure, llevaron a que el Perú rompiera relaciones con Chile, retirando a su representante García Salazar. Fueron días muy duros los del afán chileno contra el Perú; creemos que fueron de los peores de la larga época de ocupación de Tacna y Arica donde tantos actos infames se permitió Chile; es esta época de los luctuosos meses –de junio de 1909 a fines de junio de 1910– en que Edwards estuvo en la Cancillería y contó como asesor a Alejandro Álvarez, personaje que enloda la historia diplomática no solo de Chile sino de Latinoamérica. Para sus perversos designios en Tacna –con extensión a Arica– contaron Edwards y Álvarez con ese siniestro intendente que fue Máximo R. Lira[178].

Por lo que venimos diciendo, resultan evidentemente insinceras –en verdad rayanas en el cinismo o el descaro– las expresiones del historia-

dor de la diplomacia chilena, ya varias veces citado en estos capítulos, cuando dice: "Para Chile la situación no pudo ser más embarazosa. Por un lado, deseaba arreglar pacíficamente sus problemas con Lima. El plebiscito volvía a abrirse como posibilidad cordial. Por otro lado, no quería perder la noble amistad ecuatoriana, tan cara a todo corazón chileno. Por un tercero, no quería aparecer como nación imperialista y militar, golpeando al vencido de ayer". Degrada el quehacer de la historia, y lo deshonra, pretender esconder bajo un lenguaje "monjeril": "arreglar pacíficamente", "posibilidad cordial", "la noble amistad, tan cara...", como si aquella última no se llevara a cabo con específicos intereses.

En un alarde de embuste, Barros llega a calificar a Chile como "el único país que en esos instantes tenía verdadero interés en evitar la guerra...". Aparentemente, Barros nos presenta un Chile muy distinto de lo que cualquier estudioso de la época puede reconocer.

Y como sería previsible, no todos eran *edwards o liras* en Chile; siempre hubo –los expondremos también más adelante– voces sobrias y honestas que condenaron el proceder del Estado chileno. Así *Perú To Day,* de abril de 1910, p. 20, reproducía un artículo de don Abdón Cifuentes, entonces senador por Santiago, en el que criticaba duramente la política equivocada de hostigamiento a los religiosos peruanos de Tacna y Arica, calificando de estúpida y carnavalesca la política del ministro Agustín Edwards y su intendente Lira[179].

El testimonio es significativo por la personalidad de Abdón Cifuentes de larga data en la política chilena. El senador que denunciaba esos abusos había sido subsecretario de Relaciones Exteriores (1865) y más adelante ministro de Educación y Justicia; a decir de Mario Barros controvertido historiador de la diplomacia chilena cuando se trata de opinar sobre el Perú, fue el gestor de la profesionalización de la diplomacia chilena. Curiosamente, miembro del partido conservador, Cifuentes estuvo muchas veces lado a lado con Máximo R. Lira[180]. La cita podría aparecer poco trascendente pero no lo es por la importancia de Cifuentes en la política chilena; bastaría mencionar de sus actuaciones reputadas como las más significativas, que a él se le atribuye la creación del Ministerio de Relaciones Exteriores chileno, como entidad autónoma, y la compra por Chile de los blindados que le darían a ese país la clara superioridad sobre el Perú, expresada en los días de la Guerra llamada del Pacífico[181].

La tensa situación a partir de la rebeldía ecuatoriana ante el laudo no pronunciado dio origen a movilización de tropas de uno y otro lado, llegándose a la posibilidad de un estado de guerra. Por tal motivo, el Gobierno dispuso que la flota naval del Pacífico, se agrupara en una division a la que denominó "Division de Instrucción" compuesta por los cruceros *Grau*, *Bolognesi* y *Lima*, y los transportes *Iquitos* y *Chalaco* y se



Voluntarios peruanos desfilan bajo los balcones presidenciales en enero de 1910, cuando el diferendo peruano-ecuatoriano por la definición de límites llegó a su fase más crítica. (Reproducida de *Variedades*, Año VI, N° 118, Lima, de junio de 1910).

procedió a armar con los cañones que pertenecieron al transporte *Constitución* a los vapores *Ucayali* y *Huallaga* para transformarlos en transportes de guerra. El contralmirante Villavisencio fue nombrado comandante general de esta División y se embarcó a bordo del *Grau* con su estado mayor. El 20 de mayo de 1910, zarpó el crucero *Almirante Grau* con destino a Paita llevando a su bordo al contralmirante Villavisensio jefe de la division naval, su estado mayor y el jefe de Estado Mayor del Ejército, coronel Pizarro y los delegados de la Intendencia de Guerra en el Norte. Pocos días después, salió el *Bolognesi* con rumbo a Paita donde permanecería en estación durante el conflicto con el Ecuador. El crucero *Lima* fue equipado con un instrumental completo de telegrafía perfeccionado por Guillermo Wiese, lo que le otorgó una capacidad de comunicación con otros barcos dentro de un radio de acción de 100 millas.

Que se vivía una situación de zozobra, era evidente, pero que ella surgía de la convicción de que no se podría hacer frente a dos adversarios, se manifiesta en diarios y otros documentos de la época. Por su significado, podemos transcribir respecto a lo que venimos diciendo, la carta que don Ricardo Palma le escribía el 5 de abril de 1910 a su hijo Ricardo, médico residente en la hacienda Cayaltí; allí leemos:

> "Combatir contra Chile y Ecuador aliados nos sería muy desventajoso. Te diré muy en reserva que estamos en vía de arreglo con Chile en la cuestión de Tacna y Arica. Los chilenos nos devolverán Tacna y se quedarán con Arica, manteniéndose neutrales en nuestra guerra con el Ecuador al que ellos han empujado para que nos arme gresca confiados en que Chile les serviría de guarda-espalda o de aliado en caso preciso. La idea empieza desde ayer a ganar terreno en nuestros hombres de estado, y me parece aceptable siempre que Chile nos dé garantías sólidas de que no ayudará al Ecuador y que sus perfidias diplomáticas en Colombia no continuarán. Este acápite de la carta es para tí solo"[182].

Mientras la situación internacional se enmarañaba notablemente por el respaldo chileno a las intemperancias ecuatorianas, Colombia terciaba también mostrando su clara inclinación por Ecuador. Lo dice con claridad Raimundo Rivas en su *Historia Diplomática de Colombia*:

"...como se ha advertido, Colombia tomó decididamente parte a favor del Ecuador en el conflicto latente de esta República con el Perú"[183]. La participación decisiva de Colombia a favor de Ecuador se formalizó el 13 de mayo de 1910 al firmar Ecuador y Colombia un Tratado de Alianza, con un Protocolo Adicional[184]; el Protocolo Adicional consagraba "... y si llegase el caso de recurrir a la guerra, en este caso tanto más, los dos Estados actuarán como aliados, obligándose así a mantener una íntima cooperación, en cuanto a proporcionar efectivos bélicos y contingentes humanos, que sean necesarios para lograr una victoria, sin que ninguno pueda separarse antes de ver logrado este objetivo"[185].

Todos los antecedentes expuestos tenían que llevar a lo que no podría llamar la atención; el 18 de mayo (1910) el rey de España comunicaba al ministro de Estado que suspendía transitoriamente pronunciar el fallo al que se comprometió; la Corona expuso como causa para tal inhibición, que tal ocurría mientras se llevaba a cabo la mediación de los Estados Unidos, Brasil y Argentina.

Las razones expuestas por los mediadores ya mencionados incluían consideraciones significativas; allí decían:

> "No es posible que pueda estallar una guerra entre el Ecuador y el Perú con motivo de una cuestión de límites que ambos por solemne compromiso sometieron a arbitraje.- No estaría tampoco de acuerdo con la recta conciencia aceptar que cualquiera de las partes rechazara el laudo antes de ser dictado, porque tal repudiación deshonraría la ilustrada institución del arbitraje de alto progreso, a la cual se han adherido las repúblicas americanas. Si los gobiernos de Ecuador y del Perú, retiraran sus fuerzas de la frontera, suspendieran la movilización de tropas y otras medidas preparatorias de guerra y esperaran los acontecimientos, entonces, en caso de que no haya laudo o en caso de que subsiguientemente surgieran serias dificultades, los tres gobiernos tratarán de encontrar una solución satisfactoria por la mediación"[186].

La preocupación de los países mediadores era legítima, en tanto eran conscientes de las maniobras chilenas, y más se puede asumir tal interpretación si como sabemos Brasil debió tener entre ellos una posición preeminente, por haber sido quien alentó aquella intervención y por otro lado, que el canciller brasilero Barón de Río Branco sabía de los afanes belicistas chilenos.

Si hemos insistido en este capítulo en el tema del descarado apoyo chileno a Ecuador, es en virtud del enorme silencio que encontramos en la bibliografía general en uso respecto a esta etapa; pero la convicción de la presencia de un armamentismo alentado por Chile, causa sorpresa por estar tan ausente cuando muchos autores se ocupan de esta época. Queda claro que no usamos para desenmascarar tal actitud documentos secretos de Cancillería alguna; basta transcribir lo que un historiador chileno bien enterado dice; lo citamos respecto a este tema una vez más: "En abril de 1910, el crucero liviano *Esmeralda* trae a Guayaquil el primer envío de armas"[187].

L. UN INTENTO DE PARTICIÓN DE TACNA

Por aquellos días, desde Brasil asomó la propuesta de ir a una división de los territorios en disputa en razón del incumplimiento del Tratado de Ancón por parte de Chile. No se podría entender el que se acoja una propuesta de tal naturaleza, fuera del conocimiento de la

gravísima situación del Perú, en gran parte por la agresividad chilena.

Que la propuesta se hizo presente en círculos diplomáticos, es evidente; lo que no queda muy claro es cómo surgió la gestión en aquellos días[188]; tres versiones aparecen al respecto que dan como origen el Perú, Brasil y Chile. Resulta difícil determinar cuál aparece primero, mas es evidente que las tres apuntaban al mismo objetivo: poner fin a una aparentemente insostenible posición en el tiempo, por parte del Perú, ante la cruda agresión chilena.

La iniciativa originada en Chile se manifestaría en la misión que Emiliano Figueroa Larraín encargara a Paulino Alfonso; ella consistía en dividir los territorios de Tacna y Arica; aquella propuesta sin embargo, tenía solo un respaldo en los deseos de ambos personajes; sin embargo, el presidente Leguía y su canciller Melitón Porras escucharon a Alfonso, quien actuaba pues, sin una legítima representatividad para gestión tan trascendente; se sabe que al volver a Santiago, e incluso exponer al Congreso su diligencia, encontró una cerrada oposición[189].

La posible paternidad brasilera de la idea de dividir en aquellos días Tacna y Arica, pasa por la notable personalidad de don José M. de Silva, Barón de Río Branco, destacado político e internacionalista brasilero; Basadre insinúa que la propuesta de Río Branco, que debería hacerla también a Chile, se originó a iniciativa del canciller brasilero al que califica de "activo amigo del Perú"; de las varias posibilidades que se barajaron, quedó al final la de la "partija"[190], la que no prosperó, aunque en algún momento el canciller Porras transmitió a nuestro representante en Río de Janeiro Hernán Velarde, la aceptación por parte del Perú; todo hace pensar que las gestiones se hicieron lentas (después de todo entonces las comunicaciones no tenían la fluidez de hoy), particularmente por el actuar de Argentina –ya que los mediadores participaban del proyecto– "que se mostró en esos momentos a favor de Chile"[191]. Todo lo mencionado ocurría en el transcurso del año 1910.

Para fines del año siguiente, 1911, resurgiría la presencia del tema, con intervención nuevamente del Barón de Río Branco; el 18 de diciembre de ese año, nuestro representante en Río de Janeiro, Hernán Velarde, hacía conocer al canciller peruano Germán Leguía y Martínez, la opinión brasilera de transar en el contencioso con Chile haciendo entrega de las dos provincias –Tacna y Arica–, a cambio de una compensación económica; que tal era la posición brasilera entonces, lo demuestra que también desde Washington cablegrafiaba al canciller Leguía y Martínez, nuestro representante allí, don Manuel de Freyre y Santander, informándole que el representante brasilero en aquella ciudad habíale hecho saber su posición en tal sentido[192]. Era evidente que la convicción brasilera de la impermeabilidad chilena

para cualquier transacción honrosa para el Perú, llevaba tales propuestas que eran la quiebra de todo lo que el Perú venía sosteniendo hasta entonces. Para Basadre era para el Perú acatar una situación de hecho; remontándose a los antecedentes de esta actitud, dice el maestro de nuestra historia republicana, que "algo parecido le había ocurrido (al Perú) en 1902, después de los esfuerzos vanos para hacer mediar también a Estados Unidos, Argentina y Brasil y para provocar una algarada internacional que la Conferencia de México debió acoger en alguna forma"[193].

Creemos que las menciones de Basadre, por más recientes, debieran referirse a las Conferencias de Río de Janeiro –1906– y particularmente de Buenos Aires –en el inmediato anterior año de 1910–. Fue claro en México, como lo hemos visto con anterioridad, que Chile procuró y logró alejar el tema del arbitraje de la agenda respectiva; en Río de Janeiro –la patria de Río Branco– el esfuerzo chileno opuesto al arbitraje obligatorio –por el que Walker Martínez batalló incesantemente–, contaría con el evidente apoyo de los Estados Unidos, al que obviamente no le convenía no solo el arbitraje obligatorio, sino ninguna forma de arbitramiento.

Para los días que nos ocupamos, el recuerdo más inmediato tenía que ser el de la Cuarta Conferencia Americana de Buenos Aires (julio-agosto 1910). En esa Conferencia el tema del arbitraje quedó relegado. Es dable pensar que el peso de todo país anfitrión es significativo, pero el tema del arbitraje –que particularmente le interesaba al Perú– fue de escasa significación en la respectiva agenda[194].

Nuestra historiografía que ha desarrollado la época que memoramos, es bastante silente respecto a cómo las conferencias americanas callaron el tema de los abusos cometidos por Chile en aquellos mismos días, en Tacna y Arica; evidentemente "en ninguna de ellas fue dicha ni una sola palabra sobre los grandes problemas de la América de esa época. En todas esas conferencias interamericanas se pronunciaban frases hipócritas sobre la amistad y hermandad americana, paz y mutuo respeto", como dice Eloy M. Brito[195]. Entre nosotros es don Francisco García Calderón Rey quien muestra su desilusión –escribía en 1912– respecto a aquellas conferencias; decía luego de referirse al Congreso Americano, el primero, de 1889 "... nuevos congresos panamericanos, el de México en 1902, el de Río de Janeiro en 1906, el de Buenos Aires, no presentan el mismo interés moral de la primera asamblea... Votos platónicos suceden a inútiles promesas"[196]. En verdad, resulta bastante lamentable que no haya reclamo específico respecto a que el tema de Tacna y Arica no ocupara la atención de aquellos foros, más allá de que, como hemos visto, Chile buscara frustrar cualquier determinación respecto al tema del arbitraje.

LL. EL CONGRESO BOLIVARIANO EN CARACAS - 1911

Con motivo del centenario de la independencia venezolana, el régimen de Juan Vicente Gómez decidió la convocatoria de un Congreso Bolivariano; este tendría por objeto no solo la conmemoración del centenario de la proclamación de la independencia, sino la búsqueda de la confraternidad entre los países a los cuales había contribuido a liberar el Libertador Simón Bolívar.

Esta oportunidad de estrechar vínculos entre países bolivarianos, fue evaluada desde el primer momento por Chile –siempre con su política atenta a interferir cualquier oportunidad que perturbara sus afanes por retener Tacna y Arica y hostilizar al Perú–, como un peligro para sus fines expansionistas y para su imagen de aparente respeto a las formas internacionales.

Aquellos años –a partir de 1910– fueron años de conmemoraciones centenarias para aquellos países que habían organizado juntas gubernativas a partir de los acontecimientos españoles de 1808, cuando la invasión napoleónica a la península ibérica y todo el movimiento de reacción liberal suscitado contra la presencia extranjera en la república. Chile había realizado el suyo, encabezando las conmemoraciones del centenario del 18 de setiembre de 1810, Emiliano Figueroa Larraín.

Cuando Chile supo de la convocatoria venezolana por su centenario, a la que le daría un matiz especial, el bolivarianismo, "advirtió de inmediato el peligro", como dice el historiador chileno Leopoldo Castedo:

> "El Ministro chileno en Caracas y Bogotá, Francisco Herbozo advirtió de inmediato el peligro de otra forma de *cuadrillazo* y, con el apoyo y la acción del Ministro Ecuatoriano José Peralta, -al chileno le estaba vedado intervenir en las deliberaciones por su calidad de *invitado de honor*- siguió al pie de la letra las instrucciones de Santiago: "conéctese con Peralta y haga fracasar la conferencia"[197].

Efectivamente, a aquel Congreso Bolivariano fue invitado Chile a estar representado por un "invitado de honor" que en los actos electorales no tendría voto. Mas Chile decidió estar mucho más presente de lo que su invitante imaginó: a través de Ecuador y eventualmente de otros países por medio de ciertas negociaciones.

El interés chileno apuntaba no solo a que no se aprobara alguna moción en su contra, sino simplemente a procurar el fracaso del Congreso Bolivariano, como lo dice el propio historiador de la diplomacia ecuatoriana Jorge W. Villacrés Moscoso; lo que preocupó a Chile fue que en aquella convocatoria, al aprobarse ciertos acuerdos, aunque no formara parte de las deliberaciones, pudiera verse sancionado por su torpe política en Tacna y Arica.

Preocupó a Chile particularmente la propuesta de un tratado de arbitraje que debería ser debatido, y eventualmente aprobado, durante aquella reunión. Su texto pretendía establecer:

> "... ninguna de las Naciones que componen la Unión (Bolivariana), puede ceder, enajenar, arrendar o hacer concesión alguna a Nación extranjera, que envuelva dominio o Protectorado de otra Nación sobre parte alguna de su territorio".

Aquel texto resultaba corrosivo ante la política que llevaba Chile tendiente a conseguir de cualquier modo adueñarse de Tacna y Arica. Temió Chile que en un foro en el que no tenía asiento propio, y siendo notoria su reprobable conducta con el Perú, pudieran acordarse conclusiones que le significaran –cuando menos– una sanción moral a su desleal conducta.

Mas Chile no estaba dispuesto a resignarse a correr tal suerte, ni a perder aquellas victorias que había logrado en las reuniones anteriores de la Unión Panamericana; tenía presente, sobre todo, su significativo triunfo en la Cuarta reunión –con sede en Buenos Aires– en que el mayor éxito lo acompañó: "el arbitraje no preocupó la atención de los delegados" en aquel foro, como nos lo dice José Jacinto Rada[198].

Para lograr sus fines, Chile contaba con su vigorosa alianza con Ecuador, país al que, en la práctica, había logrado "satelizar"[199]; eso explica con claridad lo que dice Mario Barros al respecto:

> "Se abría así un proceso diplomático de la más alta importancia. A juicio de la cancillería chilena, tras el Congreso Bolivariano se ocultaba una maniobra peruana para hacer del arbitraje un instrumento de uso obligatorio y, de paso, crear un bloque político y moral, de carácter "bolivariano" destinado a presionar a Chile en su problema con Tacna y Arica"[200].

Difícil tarea desbrozar el pasado para conocer sus diversas motivaciones; no hemos hallado testimonio alguno de aquella "maniobra peruana" de la que habla, como tantas veces, sin fundamento, Barros; que el Perú quisiera hacer del "arbitraje un instrumento de uso obligatorio", no creemos que constituya maniobra alguna; después de todo, no era el Perú el único que en repetidas oportunidades había apoyado tal propuesta; Barros pareciera, en ese escrito como en otros, insistir en el término "obligatorio" como algo indebido o vedado o impropio; creemos que nada más alejado de la recta concepción de aquel principio, uno de los más antiguos en la evolución humana y en el derecho internacional; que el Perú quisiera la consagración del arbitraje como principio en que impera la razón, es acto de conducta en que se quiere que prime la razón y no la fuerza; con acierto nos dice el ya citado José Jacinto Rada: "El arbitraje obligatorio es la única defensa de los países débiles contra los fuertes"[201]; allí creemos que está la razón de ser del afán peruano por el arbitraje, y no en ninguna "maniobra" escabrosa.

El Perú, que había recurrido al arbitraje del Rey de España en su diferendo con Ecuador, mostraba ya no para aquel caso, sino para cualquier otro, una conducta consecuente. A lo dicho por Rada podríamos añadir que el arbitraje es arma del débil ante el fuerte, pero sobre todo de aquel a quien acompaña la razón; salvo la duda en la honorabilidad de quien tenga en sus manos el arbitramiento, es innegable que quien tiene la razón no teme entregar la dirimencia de un desacuerdo a un árbitro.

Mas es evidente que todo acuerdo tiene que estar sujeto a una norma de obligatoriedad; hacer del arbitraje una posibilidad, simplemente una opción o eventualidad a la que se puede o no acceder, es privar al principio de toda su efectividad, pues a él desearían recurrir los que no tienen la fuerza a su favor y tienen la razón, negándose los fuertes e injustos; hacer del arbitraje un instrumento facultativo en buena cuenta era negarle toda efectividad[202].

Chile temió desde el primer momento que el tema del arbitraje obligatorio, en la agenda de la propuesta reunión, pudiera llegar a convertirse en norma de conducta entre los países bolivarianos, y por cierto que veía en ello la posibilidad de que se negara razón a todos los despropósitos que venía sosteniendo respecto al artículo III del Tratado de Ancón. De allí a ver al Perú detrás de todo ello, no faltaba paso ninguno; claro que el Perú debía tener interés, mas aquello no es maniobra subalterna alguna, en que la prepotencia chilena cesara y que los poblanos de Tacna y Arica no siguieran sufriendo la desatada violencia impuesta por el ocupante precario de aquellas provincias. Para algunos historiadores chilenos –aunque lamentablemente no mencionen el origen de sus versiones– fue el Perú quien alentó el tema[203].

> "... Porras resucitó la tesis del *arbitraje obligatorio* para cualquier conflicto entre las partes con el agravante de que si tal conflicto se producía entre un país bolivariano –Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia– y otro que no lo fuera, vale decir el resto de Hispanoamérica aquellos se comprometían en bloque a apoyar al afectado"[204].

Convencido de que el Congreso de Fraternidad Bolivariana apoyaría la utilización del arbitraje como medio de resolver con justicia los diferendos entre países, y que aquello constituía un peligro para sus planes para mantenerse en Tacna y Arica, Chile decidió –sin disimulo alguno– que era necesario hacer fracasar el Congreso, como lo dice el historiador de la diplomacia ecuatoriana Villacrés:

> "... la Cancillería del Mapocho que era la más interesada en el fracaso del Congreso, daba instrucciones a sus ministros en Bogotá, La Paz y Panamá para que colaboraran en este propósito y fue así como primero Colombia y luego los demás, accedieron a los propósitos chilenos"[205].

A la invitación venezolana para que asistiera al referido Congreso,

Ecuador aceptó; enterado el ministro chileno Eastman, visitó al presidente Eloy Alfaro, expresándole los temores de Chile en caso de aprobarse el texto propuesto sobre *arbitraje,* lográndolo convencer de que el texto propuesto, inclusive podía tener consecuencias funestas para su país; Eastman asoció así lo malo que podía ser cualquier acuerdo para Chile, pero también eventualmente para Ecuador: "... los países bolivarianos concurrentes presionarían sobre Chile, para impedirle, en caso dado, la anexión de las Provincias de Tacna y Arica; al mismo tiempo se prohibía indirectamente al Ecuador a ceder en arrendamiento o venta el Archipiélago de Galápagos"[206].

Obviamente, Alfaro quedó prevenido, luego de varias reuniones con Eastman, de que era inconveniente cualquier acuerdo sobre arbitraje[207]; convencido de tal situación, el gobierno ecuatoriano instruyó a su representante en Caracas para que actuara en consecuencia; simultáneamente Chile instruía a sus representantes en todos los países bolivarianos y por cierto muy en especial al que actuaba en Venezuela.

La legación chilena en Quito –muestra de aquella política– recibió por cable la siguiente instrucción: "Los diarios publican que para celebrar centenario, el gobierno de Venezuela ha invitado a los cinco países que libertó Bolívar a un Congreso destinado a promover su acercamiento. Caso efectiva invitación interesa a Chile que Congreso fracase. Sírvase informar actitud de Ecuador en ese asunto"[208].

Fue tan intensa la actividad chilena contra el Congreso bolivariano, que el mismo Villacrés Moscoso nos informa:

> "Tal había sido la actividad desplegada por los diplomáticos chilenos ante los Gobiernos bolivarianos, particularmente la del Ministro Eastman, que el Canciller de Venezuela, General Matos, hizo llamar el 25 de abril 1911 al General Julio Andrade, Ministro de Ecuador en Caracas, a quien le expresa la inquietud de su Gobierno, respecto de la actividad de Chile, muy particularmente de su Plenipotenciario en Quito, cuya expresión textual fue del tenor siguiente: "Uds. no pueden olvidar que son, ante todo, bolivarianos. Que Chile no pretende otra cosa que aniquilar al Perú y expandirse por todo el Pacífico Sudamericano. Esto no estamos dispuestos a permitirlo. Perú es nuestro hermano. Estoy seguro que Ecuador ayudará a Venezuela en esta oportunidad"[209].

La cita –por clara podría calificarse de una "declaración de parte"– exime de cualquier comentario; aquella fue la forma desvelada en que Chile actuó entonces, contando como instrumento eficaz a la representación ecuatoriana.

El representante venezolano en Quito, siguiendo instrucciones de su gobierno, solicitó entrevistarse con Alfaro para expresarle el desagrado con que su país veía las maniobras chilenas con el Congreso de Fraternidad Bolivariana; además le agregó:

"... que Venezuela estaba altamente molesta por la actitud de Colombia, que parecía reticente al tratado de arbitraje. Alfaro le respondió: "Siento no poder consolarlo, señor Ministro. Aquí estamos en cadena. Colombia hará lo que desee el Ecuador. Y Ecuador hará lo que desee el Ministro Eastman"[210].

No cabe duda de que la acción chilena surtiría frutos significativos. Casi con fruición, el historiador chileno Mario Barros Van Buren concluye sancionando que "el torneo bolivariano fue un fracaso"; en su estudio sobre la gestión de Víctor Eastman en Quito, sostiene con fundamento que las cancillerías de Colombia, Ecuador y Chile actuaron al unísono; añade que fue "... don Beltrán Mathieu (representante chileno) en Bolivia, quien logró inclinar desde La Paz a la cancillería boliviana en nuestro favor. Perú sólo tuvo por aliado –y no muy convencido– a Venezuela. Panamá se retiró del Congreso"[211].

Evidentemente, el fracaso del Congreso fue el éxito de Chile, dispuesto a no soportar que en ningún foro la posición peruana pudiera hallar apoyo a sus legítimos reclamos, no descuidando foro alguno, haciéndole sentir al Perú el peso de sus argucias y de su poder económico. Si es cierto que el Perú contó con el apoyo venezolano, también es cierto que aquel no fue muy lejos por gestiones de Chile. Nuestro representante, el notable internacionalista Melitón Porras, debió soportar el enorme peso de las maquinaciones chilenas a través del representante ecuatoriano José Peralta. Con razón al concluir el estudio sobre el tema del Congreso bolivariano, es decir de su fracaso, consagra Barros que "el héroe de esta jornada fue el ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, don José Peralta".Y, efectivamente, se puede notar claramente que los esfuerzos de Peralta, movido a cuerda por Eastman, dieron los frutos "heroicos" que Chile pretendió y consiguió.

Por aquellos días también se presentó como posibilidad –lo hemos mencionado con anterioridad–, que Ecuador arrendara las islas Galápagos, también llamadas Archipiélago de Colón. Lo extraño de tal intento reside en que una de las razones de tal eventual alquiler era que a la suma que pagarían los Estados Unidos por ello, se añadía el compromiso norteamericano de garantizar la integridad del territorio ecuatoriano.

Aunque el tema se evaluó al más alto nivel del gobierno ecuatoriano, nunca quedó claro si la propuesta hecha por el presidente de la Compañía que administraba el ferrocarril Quito-Guayaquil, tuvo o no el respaldo del gobierno norteamericano. Mas sí es cierto que luego de las consultas del presidente Alfaro con quienes debía consultar, lo hizo con Víctor Eastman, ministro chileno en Quito; Eastman pudo observarle al presidente Alfaro –gran liberal–, que era previsible una oposición al arrendamiento si lo hacía a los Estados Unidos, pero tal oposición no se expresaba si se arrendaba a otro país. Según el historiador chileno

Barros –a quien seguimos en este tema– el representante norteamericano en Quito, William Fox, habría dicho que los Estados Unidos verían con simpatía que fuese Chile quien arrendara las Galápagos, agregando: "Acaso sí, alguna vez, abierto el Canal (de Panamá), nos interesaríamos por ellas, no nos opondremos a un arrendamiento por parte de Chile"[212]; cuando Eastman hizo las consultas a Santiago, el canciller Edwards le informaría que la situación del Estado chileno, que había empezado a sufrir las consecuencias de la disminución de la extracción y venta del salitre, no le permitía llevar adelante una inversión de tal naturaleza.

M. EN LOS DÍAS DEL CONFLICTO CON COLOMBIA: JULIO DE 1911

Difícil sería señalar, ya sea durante decenios, regímenes presidenciales o épocas, qué momento podría ser determinado como el más crucial para un país. Aventurando una respuesta a una hipotética pregunta, creemos que se podría afirmar que de la época que venimos desarrollando, el mes de julio de 1911 se podría calificar como el más crítico que debió atravesar nuestro país y fue a mediados de él –los días 10 a 12– que se llevaron a cabo los enfrentamientos entre tropas peruanas y colombianas a orillas del río Caquetá, acciones que llevan por nombre precisamente Caquetá, La Pedrera o Puerto Córdoba.

En ellas fuerzas nacionales, al mando del entonces Teniente Coronel Óscar R. Benavides, se enfrentaron y lograron desalojar a tropas colombianas; aquellas acciones militares victoriosas, sin embargo no pudieron ser sostenidas desde el Estado peruano por las gravísimas circunstancias por las que atravesaba el país.

¿En qué circunstancias se llevó a cabo aquel enfrentamiento, desde el punto de vista de nuestras relaciones con los países limítrofes? Si repasamos brevemente lo que hemos venido viendo en las páginas anteriores, tenemos que el problema no resuelto de Tacna y Arica, pasaba por momentos de agudización por las acciones que llevaba a cabo Chile, directamente, o por interpósitos países; por aquellos mismos días se debió hacer frente a las propuestas de dividir las provincias que ocupaba ya indebidamente Chile, o aun a la originada en Brasil para cederlas a Chile; por aquellos mismos días (18 de julio de 1911), hordas de trabajadores chilenos de las obras del ferrocarril Arica-La Paz, conducidos a Tacna en tren expreso, asolaron la ciudad con actos de vandalismo organizados, planificados, alentados y propiciados por Chile, en demostración de torpe prepotencia, obviamente en conocimiento de la difícil situación por la que atravesaba nuestro país.

Desde el norte aún resonaban las acciones de movilización ecuatoriana y su réplica de movilización peruana ante la crisis en la frontera de nuestros países. Por aquellos mismos días culminaba –cuando se

realizaba el Congreso de Fraternidad Bolivariana en Caracas–, exitosamente, el afán chileno-ecuatoriano por hacer que fracasase, afán en que también jugó su parte la diplomacia colombiana; aun en menos grado que con Chile, Ecuador y Colombia, nuestros lazos amicales con Bolivia no pasaban por sus mejores momentos; el combate de Guayabal (19-XI-1910), había dado origen a fricciones entre ambos países, lo que en el Perú tuvo también repercusión interna notable, llegando a renunciar nuestro notable internacionalista Melitón Porras; el clima interno en el país era de manifiesta gravedad; bastaría recordar las páginas que Basadre le dedica a "Los atentados del 13 y del 14 de julio de 1911", exactamente los días siguientes de los enfrentamientos en el Caquetá.

Queda claro que las acciones que comandó con evidente acierto el coronel Benavides, fueron contemporáneas a muy difíciles momentos –tal vez los más difíciles de aquellos años, como sostenemos– en nuestras relaciones internas y externas. Podemos recurrir a un atento observador, y hombre sin duda de fina cultura, que informaba a su hijo periódicamente de la situación del país, a raíz de las noticias periodísticas y del cambio de opiniones con personas de círculos políticos, cuyas expresiones pesaban a nivel nacional; glosamos párrafos de la carta de don Ricardo Palma, del 15 de mayo de 1911, a su hijo en la hacienda Cayaltí:

> "La política sigue cada vez más embarullada, y gordos sucesos nos esperan para dentro de diez días... Lo que nos tiene alarmados son los aprestos bélicos de Bolivia. Chile no descansa en su propósito de organizar el cuadrillazo".

Las expresiones de don Ricardo pueden ser tomadas como la información que las clases altas y cultas manejaban respecto a la situación del país; amigos muy cercanos tenía el tradicionalista, ya sea en el sector militar como político, de oposición o de adhesión al régimen. Queda claro en aquella epístola –como en muchas otras de don Ricardo– lo difícil de la situación interna que Palma ve con verdadera preocupación, sentimiento cuanto más significativo en tanto que él no simpatizaba con el régimen leguiísta, pero muy probablemente en sus ya 78 años, veía con preocupación aquella circunstancia, debido a lo difícil del momento que vivía el Perú.

Palma recoge aquella expresión que expresa claramente lo que en el Perú se temía entonces: que Chile lograra instrumentar no solo a Ecuador –lo que ya se sabía– y a Colombia –aunque a esta algo menos– sino también a Bolivia; aquellos tres países encabezados por Chile, constituían pues una verdadera suerte de amenaza apocalíptica, como aquella del relato bíblico final del Nuevo Testamento; cual los cuatro jinetes del Apocalipsis, el cuadrillazo parecía ser una realidad.

¿Qué detuvo esa cuádruple amenaza contra el Perú? Creemos que en primer lugar la actitud ya asumida por Brasil, por boca del canciller Barón de Río Branco; por otra parte, voces que desde Chile manifestaron su desacuerdo con la política de Edwards y sus inmediatos sucesores. Mas creemos que fundamentalmente lo que contribuyó a morigerar la campaña antiperuana, orquestada en torno a Ecuador, fue la crisis que vivió este país, una de las más lamentables que vivió Latinoamérica entonces.

Creemos que ello llevó a la negociación diplomática para evitar una guerra amplia con Colombia a partir del incidente del Caquetá. Si nos ponemos al margen de estos acontecimientos, no podemos entender los sucesos posteriores a la acción militar que con particular acierto llevó adelante el comandante Benavides y que desarrollamos en el lugar correspondiente.

Varias veces en estas páginas hemos resaltado la ausencia del tema diplomático en muchos escritos en torno a esta etapa; tal circunstancia se manifiesta particularmente en el libro *El Mariscal Benavides. Su vida y su Obra*[213]; los capítulos IX a XII están dedicados a la importante expedición que Benavides dirigió; este valiente y heroico episodio lo llevó a encabezar la expedición militar que avanzó de Chiclayo a Iquitos, para luego avanzando por el Amazonas y remontando el Caquetá, expedición de 45 días, culminó con la reconquista del fronterizo puesto militar de La Pedrera; la victoria de las armas se vería apagada por la subsecuente acción diplomática, inentendible –repetimos– si no se conoce todo el entorno internacional de aquella época y que hemos expuesto en la medida de lo posible.

Por tales razones, no compartimos las expresiones que en el mencionado libro sobre el Mariscal Benavides, censuran de manera tajante a nuestra diplomacia; allí leemos:

> "El espíritu se sobrecoge ante el penoso desenlace de la gesta admirable del Caquetá. Un gobierno absorbido por las menudas preocupaciones de la politiquería, dedicado por completo a la intriga y el manipuleo; y una diplomacia incapaz, sin perspectiva y sin firmeza, condujeron al Perú al más contradictorio e inconcebible final: el vencedor cedía ante el vencido: el dueño legítimo, de conformidad con el *uti possidetis* de 1810, entregaba voluntariamente su heredad al usurpador ilegal, recientemente castigado y expulsado con las armas"[214].

Estas expresiones, en desconocimiento de todo el marco de la política interna e internacional del Perú, podrían ser entendidas; pero aquello sería simplemente no hacer historia; el hecho histórico es siempre complejo y quien se acerque a intentar desentrañarlo, deberá compulsar en lo posible –dentro de lo que el hacer histórico y las fuentes con que podamos contar permitan– los diversos aspectos: sociales, económicos, de política interna, de política internacional, etc. Entre

nosotros –nos referimos ahora a la historiografía peruana– la notable ausencia y postergación de los estudios internacionales, da origen a expresiones como la de la cita antecedente.

La hazaña militar, que no se puede desconocer, resultaría esterilizada por la situación internacional por la que atravesaba el Perú; de haberse mantenido Benavides y sus hombres –obviamente con el refuerzo de nuevos contingentes– en aquellos parajes, e insistir Colombia en la movilización que ya convocaba y la indudable búsqueda de alianzas contra el Perú, es difícil imaginar cuál hubiese sido la culminación de aquel conflicto. La "ucronía", la historia no ocurrida pero que pudo haber sucedido, bien puede ser un ejercicio de imaginación por parte del historiador, pero no es su oficio cabal; podemos imaginar qué hubiese sucedido de haberse presentado una situación dada, pero siempre será aquel un ejercicio ajeno al estricto quehacer del historiador, que se ocupa de lo que ocurrió tal cual ocurrió.

Enrostra el libro que comentamos, la actitud del gobierno de Leguía entonces, cuando "se arrojaba al enemigo de su fortín de La Pedrera" y el ministro de Relaciones Exteriores Germán Leguía y Martínez firmaba en Lima con el representante colombiano un Convenio Preliminar, de fecha 19 de julio de 1911, previo al que una semana más tarde, en la capital colombiana signaba el Canciller colombiano Enrique Olaya Herrera, y el Ministro Plenipotenciario del Perú en aquella, Ernesto de Tezanos Pinto; en este último se acordó un *modus vivendi*.

El acuerdo diplomático podría siempre ser evaluado polémicamente; cierto es que se venció en La Pedrera, mas también –y somos conscientes de que estamos haciendo ucronía– no sabemos cuánto tiempo más se podría haber mantenido esa posición; se podría criticar al gobierno de entonces la precariedad de elementos médicos y sanitarios con que aquellas tropas se internaron en territorio tan inhóspito; el beriberi y el vómito negro hicieron presa de nuestros soldados, la mayoría de ellos originarios de la región andina, no habituados a tan distintas condiciones que provocaron la agresión de un clima hostil y diametralmente opuesto al que ellos acostumbraban soportar. Sabemos que aun el propio comandante Benavides sería gravemente atacado por extraña enfermedad tropical, que hizo necesario su viaje a Europa a recuperar la salud; obviamente, tal procedimiento no se realizó con muchos de los soldados victoriosos en La Pedrera, cuyo seguimiento ni siquiera se hizo más adelante. Basadre ha llegado a decir que el campamento peruano "se convirtió en un hospital y un cementerio"; lamentable historia repetida décadas más tarde, cuando evidentemente aquella experiencia debía haber sido asimilada provechosamente.

No creemos pues acertado acusar de "entreguismo" al gobierno de

Leguía por las negociaciones que llevó adelante, tendientes a neutralizar las graves consecuencias que podrían haber sobrevenido de haberse llevado adelante nuevas acciones militares.

Hemos mencionado que al lado de esta situación internacional, si los acontecimientos no se hicieron más difíciles para el Perú, fue en virtud, a su vez, de la tensa situación interna que vivió el Ecuador; tal vez sin ella, otra hubiese sido la suerte de los acontecimientos subsecuentes; los días de violento desorden interno, contribuyeron a que no se agravara aún más la situación del Perú.

La época que venimos desarrollando correspondió en Ecuador al gobierno de Eloy Alfaro, reputado –hasta hoy– como el símbolo del liberalismo en aquel país, así como Gabriel García Moreno es el símbolo del pensamiento conservador.

Alfaro había gobernado una primera vez entre 1895-1901, luego de haber llegado al poder por una revolución que pondría fin al régimen de Luis Cordero. Esta revolución "alfarista" resulta teniendo en el tiempo contemporaneidad con la revolución pierolista que triunfa ese mismo año 1895[215].

Desde el gobierno Eloy Alfaro forzó entonces numerosas reformas de carácter liberal que encontraron tenaz resistencia de sectores conservadores. Para 1906 Alfaro volvería al gobierno en reemplazo del derrocado presidente Lizardo García, un liberal de carácter moderado, mientras Alfaro asumía una posición de liberalismo radical; luego de gobernar más de un año como jefe supremo, asumió la presidencia constitucional hasta 1911; lamentablemente, su gestión se vio, repetidas veces enfrentada al descontento popular; a pesar de su proclamado liberalismo, que se plasmó en la Constitución de 1907 (que por ejemplo abolió la pena de muerte), sus rivales políticos vencidos fueron pasados por las armas; buena parte de su gestión se vió amenazada por estos movimientos que se le oponían, pero mal que bien Alfaro logró dominar, aunque lastimosamente a costa de usar medidas extremistas; Jorge Salvador Lara, notable historiador ecuatoriano menciona el "gran resentimiento contra Alfaro, quien al subir nuevamente al poder reimplantó su sistema de represión sangrienta. Hubo motines contra el gobierno debelados a sangre y fuego, incluso mediante fusilamientos prohibidos por la Constitución"[216].

Al concluir su mandato, sucedió a Eloy Alfaro –eminente liberal radical y eminente antiperuano– don Emilio Estrada, quien lamentablemente pocos meses después falleció, asumiendo el mando en calidad de encargado Carlos Freire Zaldumbide, pero la ambición política llevó a que el general Pedro J. Montero, jefe de la guarnición de Guayaquil, lo derrocara y se proclamara jefe supremo de la República. Mas, simultáneamente desde Esmeraldas, grupos alfaristas proclamaron jefe

supremo a Flavio E. Alfaro, sobrino del "Viejo Luchador"[217].

En esa circunstancia, el general Montero llamó a Eloy Alfaro para hacerle entrega de su ejército; pero surgió entonces una corriente que apoyaba la asunción al poder de Leonidas Plaza Gutiérrez (que había gobernado Ecuador de 1901 a 1905); el "placismo" contaba con una vigorosa corriente de opinión; lamentablemente, el desacuerdo emergió y la lucha entre "alfaristas" y "placistas" se generalizó; luego de tres acciones militares en la primera quincena de enero de 1912, el ejército alfarista fue totalmente derrotado; Alfaro y sus colaboradores más cercanos firmaron una Capitulación en que por lo menos se garantizaba la vida de los vencidos, pero las pasiones políticas estaban demasiado encendidas y el pedido de sanción para Alfaro, Montero y sus seguidores se hizo general; lamentablemente, aquellas sanciones constituían una incitación abierta a asesinatos.

A los derrocados se les abrió un juicio verbal sumarísimo y fueron condenados a diversas penas; Montero no podría cumplirla, pues en el mismo recinto judicial fue asesinado y su cuerpo golpeado y arrastrado por las calles, concluiría incinerado en la Plaza de San Francisco de Guayaquil. Los demás condenados fueron trasladados a Quito, cuando era notorio el riesgo que corrían sus vidas; al llegar a Quito fueron internados en el Panóptico de la ciudad, pero poco después se oirían gritos desde el interior y algunos disparos que fueron seguidos de la apertura del local, al que ingresaría la plebe quiteña.

> "Enseguida comenzó la sangrienta faena. Gritos y disparos en el interior del Panóptico dieron a comprender que Eloy Alfaro y los demás Generales acababan de ser atacados por sus propios guardianes. Luego se abrieron las puertas enormes, y por allí se precipitaron las turbas ansiosas, con ímpetu de torrente. Siete cuerpos desnudos, ya mutilados y sangrantes, fueron sacados entre pisotones, bayonetazos y patadas, a rastras, por el tosco empedrado, y echados a la calle. Enseguida los asesinos organizaron una procesión macabra. Alguien proporcionó las sogas para el arrastre. A la cabeza iban matarifes, prostitutas, viudas de soldados, clérigos, cocheros y muchachos. El "arrastre"duró gran parte de la tarde; cruzó por las principales calles de la ciudad, inclusive por frente al Palacio de Gobierno, hasta el Ejido del norte, donde los mutilados y sangrantes cadáveres fueron incinerados"[218].

La larga cita antecedente podría aparecer superflua dentro del tema que desarrollamos, mas apunta a un hecho fundamental del quehacer histórico: no olvidar lo que pasa más allá del mundo de los documentos y negociaciones; en el texto expuesto, hemos querido resaltar aquella grave y prolongada situación crítica que atravesó Ecuador y que creemos contribuyó a que el conflicto largamente tenido con el Perú, no llegara a una guerra formal; el triste final de Alfaro y sus seguidores, por otra parte, nos trae a la memoria acontecimientos sucedidos

en Lima cuarenta años antes, con el que tiene evidentes semejanzas[219]; nos muestra los sucesos quiteños de 1912 y limeños de 1872, cuán parecidas –a pesar de la distancia en el tiempo– pueden resultar nuestras historias, más allá de sostenidas divergencias.

Aquella semejanza, también la tenemos a partir de la paz subsecuente en Ecuador a los acontecimientos de enero de 1912; luego de unos meses de desorden –fueron nueve– accederían al gobierno figuras políticas que podrían mantenerse en el poder en una extraña continuidad, tal vez comparable con la nuestra a partir de Piérola en 1895, como hemos visto; en el caso ecuatoriano, todavía durante el gobierno del general Leónidas Plaza Gutiérrez ocurrieron desórdenes que quedaron de lado durante los regímenes de Alfredo Baquerizo Moreno y José Luis Tamayo, ambos civiles y que gobernaron de 1916 a 1920 y a 1924, respectivamente; aún otro gobernante civil ocupó la primera magistratura entre 1924 y 1925, en que sería derrocado por un movimiento de jóvenes militares. Esta etapa que se inició con Plaza Gutiérrez (1912-1916), tiene semejanza con nuestra República Aristocrática, como se puede notar en las características de sus gobernantes y las denominaciones que los propios historiadores ecuatorianos han consagrado a aquella época: "Las influencias plutocráticas", dice O.E. Reyes; "Los gobiernos de la plutocracia", califica Pareja Diez Canseco; Núñez Sánchez, en "La Revolución Alfarista de 1895", respecto a la época, habla de "un despiadado régimen plutocrático" al que da la denominación de "bancocracia"; lo evidente es la similitud que en ese aspecto, se puede hallar con nuestra República Aristocrática[220].

Aquel orden que conoció Ecuador entonces, contribuyó también a amainar los afanes antiperuanos. Curiosamente, la muerte de Alfaro –eminente pro chileno y antiperuano–, el *Viejo Luchador*, tan trágicamente, hizo comprender que era necesario establecer y respetar un orden basado en las leyes. Quienes lo odiaron y quienes lo amaron, tomaron conciencia de lo indispensable de una tregua política para el país[221].

Creemos que la muerte de Alfaro y la caída de Billinghurst, aunque separadas en el tiempo por dos años, fueron una transición hacia unas relaciones menos conflictivas entre Ecuador y Perú, arrastrando de paso a Chile a una actitud menos virulenta con los peruanos de Tacna y Arica.

N. UNA TEMERARIA INICIATIVA CHILENA

Graves años los que hemos reseñado en cuanto a nuestras relaciones internacionales, y en ellas especialmente graves con Chile, quien había procurado aprovechar toda oportunidad para hostilizar al Perú y presentarlo de la peor manera.

No pudo Chile dejar pasar la destitución de Billinghurst, a quien consideró amigo suyo y el más dispuesto desde el Perú a definir la situación de Tacna y Arica[222], para presentar una imagen anárquica en el Perú. Llegadas a Chile las noticias de la destitución de Billinghurst, el gobierno de Chile decidió el envío del crucero *Zenteno*[223] al Callao "con la misión de proteger intereses neutrales, que afirmaba estar en peligro; y lo anunció así al cuerpo diplomático residente en Santiago"[224].

Enterado de tal propósito, el gobierno peruano a través de José Matías Manzanilla, que en la Junta de Gobierno surgida el 4 de febrero de 1914 ocupaba el Ministerio de Relaciones Exteriores, se dirigió de inmediato al cónsul chileno en el Callao, Carlos Munizaga Varela[225], manifestándole la sorpresa ante la noticia hecha pública del viaje del *Zenteno*, bajo el pretexto de la protección debida a los bienes de países neutrales, aparentemente en riesgo por el pronunciamiento del 4 de febrero; manifestábale el ministro Manzanilla que nada podía justificar aquella pretensión, por cuanto era notorio que el cambio de gobierno se había realizado sin riesgo ninguno ni para nacionales ni extranjeros, siendo injustificable la posición que asumía Chile respecto a intereses que contaban con plena seguridad; decía nuestro Canciller:

> "La venida de ese buque había producido estupor en la opinión pública peruana y antes que ese estupor se concretara, era necesario que el incidente quedara terminado, por lo cual esperaba que el señor Munizaga Varela estaría pronto en aptitud de comunicarle que el *Zenteno* no llegaría al Callao".

Cinco días después de la destitución de Billinghurst, el cónsul chileno puso en conocimiento de don Matías Manzanilla, que si el gobierno chileno había tomado tal precaución, había sido de acuerdo con el cuerpo diplomático, a partir de noticias llegadas a Santiago el día del golpe de Estado, que habían hecho temer por la seguridad de personas y bienes de extranjeros; que en esa circunstancia, por la mayor cercanía de Chile que cualquier otro país, se había tomado tal decisión. Sendos telegramas dados a conocer a nuestro Canciller explicaban que el envío del *Zenteno* no había tenido pretensión alguna de desagradar al Perú y que enterado el gobierno chileno de que el orden reinaba en el Perú, se había decidido ya que el viaje de dicho crucero no alcanzara el Callao.

El despropósito del gobierno chileno evidentemente era mayúsculo, y por acertado creemos que el comentario que le merece ese incidente a don Arturo García Salazar, amerite que lo transcribamos:

> "La presencia en el Callao de un buque de guerra de Chile, con el encargo de proteger los intereses neutrales por la amenaza de sus cañones, significaba una deliberada provocación al Perú, rotas como estaban las relaciones diplomáticas entre ambos países a consecuencia de las medidas

de fuerza tomadas por Chile contra los peruanos de Tacna y Arica. Chile pretendía arrogarse con ese acto una especie de hegemonía en el Pacífico sudamericano, e imitaba la actitud de las grandes potencias en sus relaciones con los países menos civilizados. Quería también, sin duda, presentar ante el mundo al Perú como un país anarquizado, en el que no tenían bastantes garantías las personas y las propiedades de los extranjeros, y a sí mismo como el país fuerte y ordenado, a quien incumbía la protección de unas y otras. Apenas es necesario añadir que el envío del *Zenteno* fue resuelto únicamente por el gobierno chileno, y comunicado al cuerpo diplomático residente en Santiago, que no tomó, naturalmente, ningún acuerdo que lo aprobara o autorizara"[226].

Pocos episodios de aquellos días pueden tener una significación tan grande como el pretendido afán de Chile de erigirse en árbitro de la política sudamericana, apareciendo además ante el resto de la comunidad americana como un superior guardián de los países vecinos[227]. Nadie expresó mejor la conciencia respecto a ese propósito de Chile que Tomás Cipriano Mosquera, político colombiano que llegó a ser presidente de su país el año 1845, en carta que dirigía desde Panamá al presidente de la República de Colombia (1841-1845), el general Pedro Alcántara Herrán, el 30 de agosto de 1842; allí, describiéndole la situación que observaba en América del Sur, le decía respecto a Chile: "Esa república quiere predominar en la política de Sur América..."[228] Podemos pues constatar que no era nuevo en aquel 1914 el intento audaz de Chile en erigirse en guardián del Pacífico Sur.

Los tiempos inmediatos a este incidente, si bien no fueron de respeto de Chile a los ciudadanos peruanos de Tacna y Arica, ni dejaría de lado sus afanes de imponer su presencia definitiva en esas provincias, mostraron una disminución de la presión chilena sobre aquellos territorios; tal situación podría vincularse a la nueva situación surgida desde la apertura del Canal de Panamá (15 de agosto de 1914) y el acceso a la presidencia de los Estados Unidos de Woodrow Wilson. Un autor muy poco simpatizante del poder imperial norteamericano como Demetrio Boersner, dice al respecto:

"Dirigente del Partido Demócrata, liberal, idealista y adversario del imperialismo como doctrina y principio, prometía un trato nuevo, más democrático, a su propio pueblo y a las naciones extranjeras. Al tomar posesión de la presidencia, proclamó su vehemente repudio a la diplomacia del dólar y a las intervenciones imperialistas. Afirmó que su política exterior estaría basada en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el apoyo a la causa democrática en todos los países del mundo"[229].

Creemos que el propio estallido de la Gran Guerra, fue factor que morigeró la prepotencia chilena, tan manifiesta en los años anteriores a aquella conflagración; sin embargo, se pretendió apelar al reclutamien-

to de jóvenes peruanos, con carácter obligatorio; las protestas peruanas felizmente dieron lugar a que aquel atropello cesara.

En su mensaje al Congreso el 28 de julio de 1917, el presidente José Pardo hizo solemne manifestación de la adhesión del Perú a los principios que había proclamado el presidente Wilson, declarando el sentido moral que conllevaba la lucha que entonces se sostenía. En consecuencia, el 5 de octubre de 1917 el Perú rompía con Alemania.

O. LA ESPERANZA WILSONIANA

El fin mismo de la Primera Guerra Mundial, dio grandes esperanzas al Perú, respecto a la posible solución justa para las irredentas provincias de Tacna y Arica. El coraje y la valentía de los patriotas peruanos en las cautivas, vivió una auténtica esperanza en una justicia próxima al conocerse la proclamación de los 14 puntos del presidente norteamericano Woodrow Wilson y el Tratado de Versalles, cuyo artículo décimonoveno, resultaba aplicable a la situación derivada del incumplimiento del Tratado de Ancón por parte de Chile; allí leemos:

> "De tiempo en tiempo, la Asamblea podrá invitar a los Estados miembros de la Liga a proceder a un nuevo examen de los tratados que hayan llegado a ser inaplicables, así como de las situaciones internacionales cuyo mantenimiento pudiera poner en peligro la paz del mundo".

Se pensó, en medio del entusiasmo de la victoria aliada y de la instalación de la Liga o Sociedad de Naciones, que había llegado la hora de la justicia. El Perú sostuvo entonces la caducidad del Tratado de Ancón al haberse vencido ampliamente el plazo que el mismo señaló para la realización del plebiscito; Chile se apresuró a refutar tal afirmación, proclamando que a pesar de haber trascurrido más de los diez años allí estipulados, todavía podía realizarse.

Casi, se puede decir, en son de represalia, pobladas chilenas repitieron los desmanes contra los pobladores peruanos en Iquique, Arica, y Tacna, seguidos de expulsiones de aquellos que más altivamente sostenían la nacionalidad peruana. Las relaciones consulares, entonces fueron rotas. Así concluía el año 1918.

Los inicios de 1919 fueron de franca expectativa para peruanos y bolivianos. En la tercera Conferencia de Paz en París, el presidente Wilson diría:

> "Acabemos con las anexiones verificadas por los fuertes contra los débiles; suprimamos las explotaciones. La historia nos cuenta que pueblos indefensos, han sido frecuentemente víctimas de naciones sin conciencia en sus propósitos. Ahora el mundo se inspira en la ley y dice: La conquista acabó. La injusticia ha sido vencida y el mundo ha quedado más conscien-

te que nunca de la majestad del Derecho".

Mas todos los esfuerzos del presidente Wilson chocaron con quienes no compartían sus ideales de un nuevo derecho internacional. Pronto el desengaño se apoderaría de los que habían pensado encontrar en Versalles comprensión para el caso de las "cautivas". No ocuparse de cuestiones sudamericanas fue acuerdo tomado por entonces. Muy pronto –solo cuatro meses más tarde–, el sueño de Wilson era irreconocible en la recién creada Liga de Naciones.

Sin embargo de estos contrastes entre las expectativas que se cifraron y los resultados obtenidos, la diplomacia peruana mantuvo su posición altiva a la par que todo el país[230].

Mientras tanto, la diplomacia boliviana pensó que había llegado la ocasión propicia para lograr una salida al mar. El 14 de enero de 1919, el ministro boliviano en París, general Ismael Montes (el mismo que como presidente había firmado por su país el tratado de 1904), por encargo de su Cancillería, presentaba al gobierno francés un memorándum demostrando la necesidad de incorporar Arica a Bolivia, apelando a razones históricas, geográficas y económicas[231].

Así concluía el periodo de nuestra *Historia Marítima, 1906-1919*, con una dificil situación diplomatica o internacional, que reflejaba de alguna manera lo que había sido todo el periodo que hemos procurado reseñar.

NOTAS AL CAPÍTULO IV

1. GARCÍA SALAZAR, Arturo..., *Historia Diplomática del Perú*, vol. I, Chile 1884-1922, Lima, 1930, p. 133. Con razón comenta tal acuerdo García Salazar en los siguientes términos: "Así, después de haber luchado noblemente en el Congreso de México por la solución jurídica de las controversias americanas, la República Argentina reconocía a Chile, por los pactos de mayo, el derecho de consumar la conquista de los territorios peruanos y bolivianos que ocupaba".
2. ABECIA BALDIVIESO, Valentín..., *Las Relaciones Internacionales en la Historia de Bolivia*, T. II, La Paz-Cochabamba, Academia Nacional de Ciencias de Bolivia, 1979, p. 300.
   Este es tema verdaderamente lamentable en la historia de las relaciones argentino-chilenas, que involucraban al Perú. Es evidente que don Roque Sáenz Peña, noble combatiente al lado del coronel Bolognesi en Arica, en defensa del Perú, no tuvo continuadores. El tema escuece a la historiografía chilena, que hace aparecer el acuerdo como una derrota para su país; claro que la situación incluía un acuerdo de desarme, por el cual Chile debió desprenderse de algunas unidades navales para equipararse con Argentina; lo que oculta aquella historiografía es la ventaja que significa –esa fue la contrapartida– que Argentina se abstuviera –¡y en qué grado lo hizo!– de intervenir en los despropósitos chilenos en el Pacífico. Así, estudiando la *Situación Estratégica Naval* de su país, Francisco Ghisolfo Araya sostiene: "La crisis con Argentina quedó conjurada, temporalmente, con la firma de diferentes acuerdos, el 28 de mayo de 1902, conocidos como los Pactos de Mayo, entre los que se cuentan el Tratado General de Arbitraje y una Convención sobre Armamentos Navales, verdadero tratado de desarme". En: *El Poder Naval Chileno*, T. II, Valparaíso, *Revista de Marina*, 1985, p. 473. La indiferencia argentina ante las acciones chilenas con el Perú, puede tener fiel testimonio en el artículo de *La Nación* de Buenos Aires de 9 de abril de 1901; allí leemos: "La República Argentina daría un triste espectáculo si al día siguiente de resuelto su pleito ajeno para fundar en él un derecho a vivir en perpetua molestia y alarma, a arruinarse en armamentos y segar sus fuentes de progreso, sacrificándolo todo en una misión interventora que ni la historia, ni la geografía, ni los intereses económicos, ni el ejemplo de las grandes naciones señalan"..., y concluye: "Argentina no es parte en las cuestiones del Pacífico ni tiene nada que hacer en ellas mientras su propia seguridad, ahora y después, no se vea amagada". Triste testimonio de la indiferencia de un país, que sus mayores logros y éxitos expansionistas territoriales, los obtuvo por las concesiones recibidas de Chile, como retribución a su indiferencia en las acciones antiperuanas de ese país; penosa constatación de que los ideales sanmartinianos no tuvieron continuidad en el país del Plata.
   La cita de *La Nación* de Buenos Aires, la recogemos del notable libro de CASTE-

DO, Leopoldo..., *Resumen de la Historia de Chile, 1891-1925*. T. IV, Santiago de Chile, Zig-Zag, 1982, p. 387, nota 205.

3. *Vide* de esta misma colección, el T. XII, v. 2, de Raúl Palacios Rodríguez, pp. 514 a 522.
4. BELAUNDE, Víctor Andrés..., *Mi Generación en la Universidad. Memorias,* Lima, 1961, T. II, p.158.
5. CAYO CÓRDOVA, Percy..., *La Guerra con Chile*, en: *Historia del Perú,* Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1980, T. VII, p. 276.
6. BARROS VAN BUREN..., *Ob. cit.,* p. 574. El texto citado demuestra claramente cómo la presencia chilena en Ecuador fue significativa y diversa; así, a la natural amistad que siempre existe entre un país y los "vecinos de sus vecinos", Chile añadió su fabricada presencia en muy heterogéneas manifestaciones de la vida de nuestro vecino del norte. La expresión final de la cita, "rige hasta hoy", debe respetarse a 1970, año de la edición del libro citado.
7. *Ibídem*... Al respecto es conveniente leer el subtítulo: "Participación de la Armada de Chile en la creación de la Escuela Naval de Colombia". En: FUENZALIDA, Rodrigo..., *La Armada de Chile*. T. IV, Valparaíso, 1988, p. 1105.
8. El tema es indispensable tocarlo, para entender lo que sería la política peruana más adelante; tema doloroso, como todo el que conlleva agravios a personas inocentes; sin embargo, es de lamentar que muchos años más tarde, aun historiadores chilenos contemporáneos, añadan escarnio a lo que fue lamentable política, queremos creer, de un grupo dirigente. Penoso el texto que transcribimos, del más significativo de los historiadores de la diplomacia chilena: "Nuestras relaciones con el Perú a partir de los Pactos de Mayo mejoraron apreciablemente si se mira el conjunto dentro de los problemas existentes, que continuaron vivos. Chile continuó con entusiasmo su labor de asentamiento en Tacna y Arica y Perú se preocupó de protestar cada vez que se fundaba una escuela, levantaba un cuartel, se creaba una parroquia o se expulsaba a un ciudadano". (BARROS, *Ob. cit.*, p. 573). Dolorosa sensación deja el leer un texto que muestra tal cinismo; todo parece limitarse al "entusiasmo" chileno y la "preocupación" peruana. Teniendo excelente información, el libro de Barros se tiñe de estúpido sarcasmo para referirse a poblaciones que sufrieron largos años, dolorosa ocupación, que en momentos llegó a límites incalificables. Es permisible asumir que una mentalidad "fascistoide" lleva a Barros a expresiones de tal descaro e inverecundia. De hombre de tal mentalidad, largos años al servicio del gobierno que en Chile presidió el general Pinochet, se puede entender que propuesto por el dictador chileno de los diecisiete años para ocupar la Embajada de Chile en Washington, el gobierno del presidente Reagan rechazó concederle el "placet" respectivo (*vide El Comercio* de Lima, abril 21, 1984).
9. SALCEDO-BASTARDO, José Luis..., *Historia Fundamental de Venezuela*, Caracas, 1982, Universidad Central de Venezuela, 1982, p. 407.
10. SALCEDO BASTARDO, *Ibídem*..., p. 408.
11. *Loc. cit.*
12. Según Juan Miguel Bákula, ésta fue la última de las intervenciones de las estaciones navales que vigilaban las costas americanas; Bákula menciona el "bloqueo y bombardeo de La Guaira, incluyendo a Puerto Cabello y Maracaibo, por una fuerza naval combinada de Gran Bretaña, Alemania e Italia, para obligar al pago de deudas contraídas por el Gobierno venezolano...,". BAKULA, Juan Miguel..., *Perú y Ecuador. Tiempos y testimonios de una vecindad.* Lima, Cepei Fomciencias, 1992, T. II, p. 218.
13. *Vide*: *Diccionario Enciclopédico Quillet,* Buenos Aires, 1968, T. III, p. 343.
14. CARBONELL, José Antonio..., *La Doctrina Monroe. México y Venezuela.* En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Caracas, julio-setiembre de 1993, T.

LXXVI, N° 303, p. 128.

15. SALCEDO-BASTARDO..., *Ob. cit.*, p. 410.
16. De los escasos historiadores chilenos que reconocen la prepotencia chilena, podemos citar a don Sergio Villalobos, uno de los autores revisionistas en Chile. El nos dice al tratar "Las Relaciones Internacionales" de su país en la época que desarrollamos: "Un viejo problema derivado de la Guerra del Pacífico, el de Tacna y Arica, seguía gravitando en forma negativa. Había resultado imposible efectuar el plebiscito estipulado en el Tratado de Ancón, debido a la "chilenización" forzada que había emprendido el Gobierno: traslado masivo de chilenos y persecución de los peruanos". El expresivo texto aparece en: VILLALOBOS, Sergio..., *Chile en su Historia,* Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1993, p. 362.
17. MERCADO MOREIRA, Miguel..., *Historia Internacional de Bolivia,* La Paz, Editorial Don Bosco, 1972, p. 525. La referencia de Mercado a "la partija de Bolivia", hace mención a la propuesta de Vicuña, realizada en Lima, para "polonizar" Bolivia. *Vide*: BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 7-10.
18. VILLACRÉS MOSCOSO, Jorge W..., *Historia Diplomática de la República del Ecuador*, Guayaquil, Universidad de Guayaquil, 1972, T. III, p. 304.
19. BELAUNDE, Víctor Andrés..., *Ob. cit.*, p. 158.
20. Del 18 de octubre de 1899 al 21 de noviembre de 1902.
21. El tema lo desarrollamos más ampliamente al ocuparnos del Canal de Panamá en el capítulo correspondiente.
22. Por cierto que no hallamos, reiteramos, documentación que respalde nuestra conjetura, pero si alguna razón podía haber sería esa; de todos modos, con pruebas o sin ellas, sería una demostración más de que siempre la política norteamericana actuó con desdén, casi podríamos decir con indiferencia, cuando intereses peruanos estuvieron de por medio; eso ocurría, como en el caso que referimos, muy a sabiendas de que la causa del Perú estaba acompañada de la razón.
23. *El Poder Naval Chileno.* Valparaíso, *Revista de Marina*, 1985, T. I. Allí leemos: "El sueño de O'Higgins de dominar el Océano Pacífico, se deshizo junto con disolverse la Expedición Libertadora" p. 194.
24. VALENCIA AVARIA, Luis..., *Bernardo O'Higgins. El Buen Genio de América,* Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1980. Valencia en la valiosa biografía del prócer chileno, menciona que horas antes de morir –el propio 24 de octubre de 1842– "musitó una palabra que todos oyeron: "Magallanes"; así don Bernardo O'Higgins puede y debe ser identificado como el gestor de esa política chilena de proyección al Estrecho magallánico. No hemos hallado a quién habría que atribuir desde antes la política chilena que política fue por lo constante y sistemática de no entregar Arica al legítimo ejercicio del plebiscito que ordenaba el Tratado de Ancón; creemos que al firmar Chile el Tratado de 20 de octubre de 1883, era sincera la decisión de ir al respeto de la palabra empeñada; a la larga, tal posibilidad fue relegada; el ¿quién? y el ¿cuándo?, siguen en la duda; pero que en determinado momento, y por la voluntad de algún personaje la decisión fue retener Arica, nos lo muestra la historia de tales acontecimientos; creemos que personajes como Abraham Köning y Agustín Edwards, con toda la carga de perfidia que pusieron en sus palabras y actos, no fueron sino actores de la política de Chile; queda en el anonimato quién fue el autor de tal política.
25. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *La Chilenización de Tacna y Arica.*
26. WAGNER DE REYNA, Alberto..., *Historia Diplomática del Perú,* vol. I, Lima, Ediciones Peruanas, 1964, p. 94
27. El historiador ecuatoriano Óscar Efrén Reyes llama a Alfaro "Jefe de la Revolución Liberal del Ecuador y su principal sostén y guía a partir de 1895. Y fue Jefe Supremo, o dictador, y Presidente Constitucional de la República en etapas

alternadas de la historia del país ecuatoriano". En: *Breve Historia General del Ecuador.* Ts. II-III, Quito, Imprenta del Colegio Técnico "Don Bosco", s. f., Décimo séptima edición, ampliada y actualizada.

28. "El 26 de Abril de 1901, una representación de liberales colombianos, que formaban en Quito la Junta Patriótica Colombiana, nombró a Alfaro Supremo Director de la Gran Confederación de la antigua Gran Colombia". PAREJA DIEZ CANSECO, Alfredo..., *Historia de la República. El Ecuador desde 1830 a Nuestros Días,* 1er. T. Guayaquil, Ariel, 1974, p. 197. Dentro de las ideas megalómanas de Alfaro, soñaba con restaurar el ideal bolivariano de la Gran Colombia los liberales colombianos –aunque tradicionalmente adversos al pensamiento de Bolívar– alentaban las ideas del alfarismo, con lo que halagándolo comprometían su apoyo a los liberales colombianos. Estos hechos son muestra clara de hasta qué extremo llegaron las rivalidades políticas en la patria de Nariño. Todo ello mientras "contra las invasiones ecuatorianas (subrayado en el original) distinguiéronse los jefes gobiernistas Lucio Velasco, Gustavo Guerrero y el doctor Carlos Albán". GRANADOS S. J., Rafael M..., *Historia de Colombia. La Independencia y la República,* Bogotá, Bibliográfica Colombiana, 1964, p. 374.
29. GARCÍA SALAZAR, Arturo..., *Ob. ct.,* p. 126.
30. Recogemos el texto de estos artículos del propio trabajo de García Salazar. Al respecto cabe mencionar que no citamos el trabajo de Barros Van Buren, pues, arbitrario como tantas veces, para él no existe el protocolo Abadía Méndez-Herbozo. Tampoco, desde la perspectiva naval, hallamos mención al "crucero blindado" que se menciona en el artículo 5 del Protocolo, en la valiosa obra ya citada de Rodrigo Fuenzalida Bade; mas, en este trabajo encontramos la siguiente cita, que transcribimos como muestra del ensamble que llevó Chile en su política, entre lo diplomático y lo naval. La situación de Chile, antes de inaugurarse el Congreso Panamericano de México, era de semiaislamiento.

    "En tal estado de cosas y mientras los delegados chilenos y plenipotenciarios se dirigían a México, el gobierno de Chile tuvo la feliz idea de mandar al *Zenteno*, en agosto de 1901, al mando del capitán de navío José María Villarreal, al Perú y al Ecuador y luego el ministro Galo Irarrazábal Z. obtuvo del Ejecutivo autorización para seguir con el buque a Centro América.

    La llegada de este crucero a Guayaquil constituyó un acontecimiento. Allí permaneció el 18 y el 19 de septiembre, fechas que el gobierno ecuatoriano decretó días cívicos, celebrando el aniversario de Chile, con entusiasmo delirante.

    El viaje del *Zenteno* consiguió en pocos días lo que embajadores sólo pueden obtener a través de años de esfuerzo: la simpatía hacia Chile en el Congreso de México".

    Cabe señalar que el *Zenteno* continuaría viaje por América Central y que según Fuenzalida, particularmente en Costa Rica, El Salvador, Nicaragua y Guatemala, las demostraciones de simpatía a Chile "fueron sinceras y espontáneas". Desgraciadamente, en los temas de historia diplomática, muchas de las decisiones, y el por qué se toman, quedan en el secreto o la confidencia de las cancillerías. Si como sabemos para el caso colombiano, Chile utilizó "estímulos" indecorosos para obtener cambiar su voto en cónclave mexicano, no sabemos qué "estímulos" llevarían a los países que menciona Rodrigo Fuenzalida a votar en la dirección que lo hicieron en México: en contra del arbitraje obligatorio, o más claramente expresado, a favor de la posición que sostenía Chile.
31. BASADRE..., *Ob. cit.,* T. XII, p. 15. Respecto al tema, no hallamos referencia alguna en la *Historia Diplomática de Colombia,* de Raimundo Rivas.
32. Una vez más las fuentes resultan muy escasas, pues no hallamos referencias al respecto en García Salazar.

33. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 15.
34. El ministro de Relaciones Exteriores mexicano "escribió a los cancilleres de los otros Estados americanos informándoles que el Gobierno de los Estados Unidos había propuesto la celebración de una Segunda Conferencia Internacional Americana, semejante a la celebrada en 1899 y que poco después se había sugerido que la reunión tuviera lugar en la Ciudad de México...,". FENWICK, Charles G..., *La Organización de los Estados Americanos,* Buenos Aires, Bibliográfica Omeba, 1963, p. 73. Del valioso trabajo de Fenwick, queda claro que la primigenia iniciativa para esta reunión partió de los Estados Unidos. Era evidente que luego de los sucesos de Panamá, Cuba, etc., los Estados Unidos buscaban apoyo en el resto de América. El "destino manifiesto" los llevaba a ello; fieles a su tradición de apoyar al más fuerte, más allá de que la justicia no estuviera con ellos, supo Chile aprovechar de tal tendencia; todo ello ocurriría a costa de Perú y Bolivia, obviamente.
35. GARCÍA SALAZAR, Arturo..., *Historia Diplomática del Perú,* Vol. I. Chile 1884-1992. Lima, Imprenta A. J. Rivas Berrio, 1930, p. 117. Esta resolución, que fue adoptada "por la casi unanimidad de las repúblicas representadas, significaba la más solemne condenación de Chile", es el comentario que le merece a García Salazar; sin duda, Chile se dispuso a dar la más tajante batalla contra ella.
36. BELAUNDE, Víctor Andrés..., *Nuestra Cuestión con Chile,* Lima, Biblioteca del Mercurio Peruano, 1919, p. 212.
37. Barros Van Buren, ya citado, señala a los integrantes "de la brillante delegación propuesta por el gobierno"; ellos eran Joaquín Walker Martínez, Alberto Blest Gana, Augusto Matte, Emilio Bello Codecido y como secretarios Alejandro Álvarez y Marcial Martínez de Ferrari. Es fácil calificar de "Brillante" a una delegación que contaba con enorme respaldo económico y con una falta de escrúpulos en su accionar. Como muchas veces en su escrito, Barros se deja pervertir por sus excesos chauvinistas. Es difícil asimilar las hiperbólicas calificaciones que atribuye a sus connacionales; sería ingenuo no aceptar que algunos de ellos eran hombres buenos conocedores de las materias diplomáticas; no es ese el tema que nos hace discrepar del historiador chileno, sino su enorme descaro para justificar la falta de rectitud en el proceder de aquellos diplomáticos, algunos gestores y otros simples actores de las decisiones políticas de la Cancillería del Mapocho. Lo que algunos de esos personajes de la diplomacia chilena –diplomacia del poder y la ventaja inescrupulosa– poseían en talento, carecían en escrupulosidad. Bien se les podría aplicar el apotegma bolivariano: "El talento sin probidad es el azote de América".
38. BARROS VAN BUREN..., *Ob. cit.*, pp. 554-555.
39. GARCÍA SALAZAR..., *Ob. cit.*, pp. 124-125.
40. BELAUNDE..., *Nuestra cuestión...*, p. (221).
41. Véase al respecto el texto *Patria y Chilenidad*, significativo por muchas razones, del historiador chileno Guillermo Feliú Cruz, donde hace mención a "la quimera del americanismo sostenida por los políticos chilenos". Aunque discrepamos de lo último –"sostenida por los políticos chilenos"–, queda en pie lo de llamar quimera al americanismo. Como en el texto de Feliu, otros autores chilenos se lamentan que Chile tuviera tal sentimiento, aunque en verdad lo tuvo en mínima expresión.
    El texto que citamos aparece como Prólogo del libro *Dos Soldados en la Guerra del Pacífico*, Buenos Aires-Santiago de Chile, Editorial Francisco de Aguirre, 1976, p. 39.
42. GARCÍA SALAZAR..., *Ob. cit.*, pp. 125-126. Con razón creemos, añade García Salazar: "Los congresos americanos siguieron reuniéndose en lo sucesivo sin fé y, por lo tanto, sin entusiasmo, para discutir gravemente cuestiones académicas

y formular votos poco sinceros de más estrecha unión económica y jurídica entre los pueblos de América, pero ninguna fuerza moral daba vida a ese organismo lánguido, que ni siquiera ha tomado energía cuando la formación de la Liga de las Naciones ha venido a demostrar la importancia que para la paz del mundo tiene el sentimiento de solidaridad de todos los países". *Ibídem*, p. 126. Lo que García Salazar decía entonces –1930, fecha de impresión del texto que citamos–, ha tenido también, posteriormente, extremada validez; solo cabría recordar la actitud de Chile en los días del conflicto de las Malvinas.

43. ROMERO PINTADO, Fernando..., *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra,* La Punta, 1959, p. 91.
44. VÁSQUEZ MACHICADO, Humberto..., *Manual de Historia de Bolivia. La Emancipación y la República.* En: *Obras Completas de Humberto Vásquez Machicado y José Vásquez Machicado*, La Paz, Editorial Don Bosco, 1988, T. IV, p. 466.
45. FINOT, Enrique..., *Nueva Historia de Bolivia. Ensayo de Interpretación Sociológica de Tiawanaku a 1930,* La Paz Gisbert y Cía. S.A., 1976, Quinta Edición, p. 346 (El libro está integrado por una segunda parte, a cargo de Mariano Baptista Gumucio, que alcanza hasta el año 1976).
46. ABECIA BALDIVIESO..., *Ob. cit.,* p. 324.
47. Sin embargo, llegaron a ocurrir algunos encuentros entre destacamentos peruanos y brasileños, que Raúl Palacios ha presentado en el tomo precedente, pp. 267-268.
48. VILLACRÉS MOSCOSO, Jorge W..., *Historia Diplomática de la República del Ecuador*, T. III, Guayaquil, Ecuador, 1972, pp. 304-305. La referencia al Tratado de 23 de octubre de 1851, es al firmado entre nuestro ministro Bartolomé-Herrera y el enviado Extraordinario del Emperador del Brasil, Duarte da Ponte Ribeiro. Ver: ARANDA, Ricardo..., *Ob. cit.,* T. II, Lima, 1890.
49. VILLACRÉS MOSCOSO..., *Ob, cit.,* p. 317. Dejamos constancia que al presentar el texto que transcribimos, dice Villacrés: "... admitiendo la versión de su texto, que nos da el notable historiador ecuatoriano don Roberto Andrade..."
50. PÉREZ CONCHA, Jorge..., *Ensayo Histórico-Crítico de las Relaciones Diplomáticas del Ecuador con los estados limítrofes,* Guayaquil, Banco Central del Ecuador, 1979, reimpresión de la tercera edición de 1979, T. I, p. 276.
51. PÉREZ CONCHA..., *Ob. cit.*, p. 277.
52. TOBAR DONOSO, Julio..., *La Invasión Peruana y el Protocolo de Río. Antecedentes y Explicación Histórica,* Quito, Banco Central del Ecuador, 1982, p. 59. Creemos oportuno transcribir lo que a continuación señala Julio Tobar: "me dice un amigo muy distinguido, que representó honrosamente al Ecuador en el Brasil, que sobre el legajo que contiene la preposición Velarde (nunca contestada por Río Branco) hay una sola palabra escrita por éste: "escandaloso".
"Esta versión la recoge igualmente Pérez Concha, con una variación, al sostener que cuando Valverde le dio a conocer la extraña propuesta a Río Branco, este "La había calificado de "escandalosa", motivando la inmediata reacción de su autor". *Ob. cit.*, p. 277.
53. Carlos R. Tobar fue a su vez el predecesor de Miguel Valverde en la plenipotencia ecuatoriana en Brasil, y fue autor de un folleto titulado: *Modesta intervención en el litigio de límites entre el Ecuador y el Perú.* Recojo la cita del texto de Julio Tobar Donoso, ya citado, en las pp. 55-56. Lamentablemente, no se transcriben más datos bibliográficos.
54. Las negociaciones se postergaron al solicitar Bolivia la presencia peruana, a lo que se negó reiteradamente Chile.
55. Este tema tan interesante y de consecuencias tan importantes en Perú y Bolivia, puede ser compulsado, a parte de las historias diplomáticas más importantes de

Bolivia –la de Valentín Abecia– y de Chile –la de Barros Van Buren–, en el trabajo del chileno Conrado Ríos Gallardo, *Chile y Bolivia definen sus fronteras. 1842-1904.* Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1963, 268 p. por el lado chileno, y en Joaquín Aguirre Lavayén, *1884. Pacto de Tregua, Guerra del Pacífico,* Cochabamba, Editorial Los Amigos del Libro, 1987, 332 p, por el lado boliviano.

56. Razón acompaña al internacionalista boliviano Escobari Cusicanqui, cuando dice "El Tratado de 1904 por el que Bolivia cedió a Chile su litoral, fue suscrito bajo la imposición bélica y con la obligación por parte de Chile, de dar a Bolivia libertad de tránsito hasta el mar". Ver: *Historia Diplomática de Bolivia (Política Internacional),* T. I, Lima, 1982, Cuarta edición, p.166.
57. La expresión de Alberto Ulloa de que la frontera de Tacna y Arica se "acordaba..., fuera de todo derecho", es muy gráfica de lo que representaba ese acto de prepotencia chilena. Ver: *Posición Internacional del Perú,* Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1941, p. 307.
58. BASADRE..., *Ob. cit.,* XII, p. 22.
59. ABECIA BALDIVIESO..., *Ob. cit.*, T. II, p. 355.
60. ABECIA BALDIVIESO..., *Ob. cit.*, p. 352. Abecia da las siguientes cifras: "De Mollendo a Guaqui hay 850 kilómetros y de Antofagasta a La Paz, más de mil"; en cambio, el ferrocarril Arica-La Paz recorre "452 kilómetros, de los cuales 205 pertenecen a la sección Chile".
61. Este Tratado, que causaba grave daño al Perú, según el historiador boliviano Miguel Mercado Moreira, fue redactado en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y perjudicaba gravemente los intereses de su país. Extensamente, Mercado Moreira señala las muy duras medidas que debió tomar el gobierno boliviano para imponer su ratificación por el Congreso, la que habría incluído a agentes chilenos que "propalaban por todos los ámbitos del país que si Bolivia no aprobaba el tratado, Chile invadiría el país y se sufriría todas las calamidades y crueldades de la guerra sin tener en consideración si la población era o no combatiente". Las diversas medidas arbitrarias que tomó el gobierno de entonces para imponer el Tratado de 1904, son reseñadas por Moreira en su ya citada *Historia Internacional de Bolivia,* p. 527.
62. Estas expresiones, como ya vimos, corresponden al brillante alegato con que el Perú, a través de su canciller Javier Prado, protestó por algunas cláusulas del tratado que comentamos.
63. GARCÍA SALAZAR..., *Ob. cit.,* pp. 148-149.
64. Resulta increíble el "trato" que a ese tema le da la historiografía chilena; en el caso del libro de Barros, le dedica escasas líneas a esta Conferencia y entre ellas ignora totalmente el tema del arbitraje. El mismo autor que en *El Poder Naval Chileno*, T. II, dice: "La pasión chilena por lo jurídico se vio plenamente satisfecha. En el plano internacional la diplomacia chilena se consideró tranquila por el Tratado con Argentina se trata del propio tema del arbitraje en Río de Janeiro en 1906, lo ignora a rajatable; y por cierto, no hemos encontrado en la historia chilena, menos en sus relaciones con Perú y Bolivia, la "pasión" chilena por lo jurídico". Para más abundamiento, cabría recordar el arrogante lema chileno, *Por la razón o la Fuerza.* El propio Benjamín Vicuña Mackenna lo encontraba "Sin sentido moral y aún sin sentido común". Ver: VICUÑA MACKENNA, Benjamín ..., *Algunos proverbios, refranes motes y dichos nacionales,* (Valparaíso), Talleres Gráficos Salesianos, 1931, p. 75 (P.C.: el texto es una reedición de artículos que Vicuña publicó en el *El Ferrocarril,* diario santiagueño, el año 1878).
65. A partir de 1895, al acceder Piérola al gobierno, se inició en el Perú una inédita continuidad constitucional; al gobierno de Piérola de 1895, siguió el gobierno de Eduardo López de Romaña y el de Manuel Candamo; este último falleció en

ejercicio del poder (Arequipa, 7 de mayo de 1904) y al convocarse a elecciones sería elegido José Pardo y Barreda, hijo del primer presidente civil en el Perú; José Pardo iniciaría su administración el 24 de setiembre de 1904 y la concluiría cuatro años más tarde. Si tomamos como referencia este último gobierno, podemos decir que desde 1895 al gobierno de Pardo, ya se presentaba un hecho insólito en nuestra historia: la sucesión por más de diez años de gobiernos que accedían al poder por ejercicio del voto ciudadano y concluían su mandato de igual manera. De otro lado, a lo inédito de la estabilidad de los gobiernos –que podían concluir sus mandatos–, se sumaba la realidad de que los sucesores de Piérola, todos ellos eran civiles.

66. GARCÍA CALDERÓN, Francisco..., *El Perú Contemporáneo*, Lima, Banco Internacional del Perú, 1981, p. 54.
67. CASTEDO, Leopoldo..., *Resumen de la Historia de Chile 1891-1925*, T. IV, Santiago de Chile, Editorial Zig-Zag, 1982, 970 p. La cita la hallamos en la p. 370.
68. VILLACRÉS MOSCOSO, Jorge W..., *Historia Diplomática del Ecuador*, p. 334.
69. VILLACRÉS MOSCOSO..., *Ob. cit.*, p. 359.
70. *El Comercio* de Lima reprodujo el 31 de agosto , 1907, el artículo que se titulaba *Recelando del Perú*.
71. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XI, p. 24.
72. Como dice el embajador Juan Miguel Bákula, al referirse a los acuerdos diplomáticos que firmara Leguía en 1929, podemos repetir: "Nada de lo dicho supone una exculpación de los excesos de la dictadura que usó del destierro, de la prisión y también de la tortura, para eliminar cualquier forma de oposición, causando un trastorno irreparable al desarrollo democrático de la vida política del país". En: *Análisis Internacional. Revista del Centro Peruano de Estudios Internacionales*, Nro.2, Lima, abril-junio 1993, p. 8.
73. HOOPER LÓPEZ René..., *Leguía*, Lima, Ediciones peruanas, 1964, p. 39. Hooper dice que ese día, el 8 de setiembre de 1903, "se iniciaba en la vida política Augusto B. Leguía". Sin embargo encontramos que en la misma obra, en página anterior nos dice "Leguía ingresó a la vida pública prestando servicio en la Comisión Consultiva de Agricultura, como uno de sus miembros en 1900".
74. CAPUÑAY, Manuel A..., *Leguía. Vida y Obra del Constructor del Gran Perú*, Lima, 1951, p. 58. Los dos títulos que hemos citado seguidamente, no desmienten lo que hemos dicho con anterioridad. No creemos que por su brevedad –188 páginas–, la biografía de Hooper nos dé la visión amplia de Leguía que hace falta. Por otro lado, siendo bastante más amplia –280 páginas–, la de Capuñay peca por laudatoria y apologística del gestor de la llamada Patria Nueva.
75. WIESSE, Carlos..., *La Cuestión de Límites entre el Perú y el Brasil*, Lima, Imprenta la Industria, 1904, p. 10.
76. El decreto del Consejo de Estado de 6 de julio de 1841, En: DIEZ-CANSECO, Ernesto..., *Perú y Bolivia, pueblos gemelos*, Lima, Imprenta Torres Aguirre S.A., 1952, p. 383.
77. Vale decir, extrañamente se firmó dos días más tarde de la real declaratoria de guerra a Bolivia, si recordamos que la autorización dada entonces llevó a Gamarra a invadir Bolivia, empeño en el que, como sabemos, perdería la vida.
78. Ambos acuerdos, el de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, así como el de Comercio, se pueden conocer recurriendo al clásico texto de Ricardo Aranda, T. II, pp. 507-512.
79. PORRAS BARRENECHEA, Raúl..., *Historia de los Límites del Perú*, Lima, F. y E. Rosay, 1930, p. 83.
80. PORRAS..., *Loc. cit.*
81. ROMERO PINTADO, Fernando..., *Notas para una Historia de la Marina Fluvial*

de Guerra, La Punta, 1959, p. 148.

82. PORRAS BARRENECHEA..., *Ob. cit.,* p. 86.
83. ÁNGULO PUENTE ARNAO, Juan..., *Historia de los Límites del Perú,* Lima, Imprenta de la Intendencia General de Guerra, 1927, Segunda edición, p. 129. Don Alberto Wagner de Reyna no parece compartir esta opinión, cuando dice:"no es justo condenar a la ligera la convención como un desastre diplomático para nosotros". En: *Historia Diplomática del Perú,* Lima, Ediciones Peruanas, 1964, vol. I, p. 60.
84. Por los días que evocamos empezaría, pues, la larga trayectoria de incoherencias ecuatorianas impugnando los derechos del Perú a Maynas y Quijos; Ver: CAYO CÓRDOVA, Percy. *Las Primeras relaciones internacionales Perú-Ecuador,* Lima, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 1993.
85. Como en muchos casos, el artículo primero de un Tratado resume lo más importante del mismo. El lector que deseara conocer el íntegro del Tratado lo encontrará en ARANDA, *Ob. cit.,* T. II, pp. 520-526.
86. ROBALINO DÁVILA, Luis..., *García Moreno,* Quito, Talleres Gráficos Nacionales, 1949, p. 120.
    El texto de Robalino Dávila es bien representativo y característico de la bibliografía ecuatoriana. Aparentemente, la mención final nada tiene que ver con el tema que se venía tratando, pero se usa como ocasión –acción permanente– para resaltar que aquellos territorios eran ecuatorianos; tan manida reiteración, lamentablemente, no cesa hasta el presente y obedece sin duda a una política de aquel país para mantener vigente un contencioso con el Perú; lamentablemente, desde el Perú no se halla una política en el sentido de manifestar la peruanidad vieja de aquellos territorios, tendente a crear conciencia del despropósito de nuestro vecino septentrional. Nadie que lea el Tratado de 1829 podría encontrar algún atisbo de que aquellos territorios eran ecuatorianos; la monserga monocorde de declarar que la Cédula de 1802 era "eclesiástica", es la residual consecuencia de ya no poder afirmar que la Cédula no existió; después, que existió, pero no tuvo vigencia; después, que tuvo vigencia pero no autorización del virrey de Nueva Granada; hoy se pretende, a contramano de la verdad histórica desprendida de la simple lectura del texto de 1802, que la Cédula sólo desligaba Maynas de la dependencia religiosa de la Audiencia de Lima. Tan torpe interpretación no halla asidero alguno, que no sea la palabrería reiterada de la historiografía ecuatoriana; queda la esperanza de que algún día cese tal despropósito, para el bien de los pueblos peruano y ecuatoriano, que tienen muchos elementos comunitarios.
87. No lograría entonces Ecuador la pretendida alianza británica para sus protervos afanes, mientras el Perú abría, a partir de 1868 (el 17 de diciembre), por un decreto, "la navegación de sus ríos a todos los buques mercantes cualquiera que fuese su nacionalidad". Ver: GARCÍA CALDERON, Francisco..., *Diccionario de la Legislación Peruana,* Lima-París, 1879, Segunda Edición, T. I, p. 294.
88. ABECIA BALDIVIESO, Valentín..., *Las Relaciones Internacionales en la Historia de Bolivia,* La Paz-Cochabamba, Editorial "Los Amigos del Libro", 1979, T. II, p. 334. Con referencia al Tratado Muñoz-López Netto, puede verse del autor de este volumen, en esta misma Colección, T. XIX, vol. 1, pp. 549-550.
89. CAYO CÓRDOVA, Percy..., *La Guerra con Chile,* Lima, Editorial Mejía Baca, 1980, p. 272.
90. Aún queda la duda, y el tema puede ser motivo de controversias e hipótesis mientras no se hallen documentos convincentes al respecto, si cuando Chile firmó el 20 de octubre de 1883 el llamado Tratado de Ancón, lo hizo con la voluntad de cumplirlo o tan solo de ganar tiempo y terminar apoderándose definitivamente, *manu militari,* como la historia lo muestra, de los territorios que según el artículo 3ro. solo pasaron a ocupar precariamente por diez años; la segunda hipótesis,

en todo caso, tiene la prueba de lo que a la larga sucedió: Chile se rebeló contra la palabra empeñada –sin duda con más libertad que el Perú– en el Tratado de Ancón; mas aunque esto resulta cierto, no hay prueba documental al respecto; es cierto que la voluntad política de Chile terminó siendo no entregar las "cautivas"; ello también es indudable; faltaría saber cuándo eso se convirtió en política del gobierno de La Moneda, más allá de voces que periódicamente –serían los casos de Walker Martínez o Carlos Vicuña, que honran a algunos hombres de Chile y salvan a la nación entera de su obstinado y perverso proceder de varias décadas– proclamaron la necesidad de que Chile cumpliera su compromiso y honrara la palabra empeñada.

91. Se refería a la Caleta de Vítor, ubicada a unos 25 kilómetros al sur del puerto de Arica, cesión que debería llegar hasta la Quebrada de Camarones u otra análoga.
92. Así piensan los distinguidos historiadores de la diplomacia boliviana Miguel Mercado Moreira y Jorge Escobari Cusicanqui.
93. El intendente dentro de la administración política chilena equivale a los prefectos en el Perú.
94. En los días que escribimos estas líneas, se recogen en diversos medios de comunicación, muestras de que el mundo empieza a vivir, tal vez, nuevas ideas; así países que fueron agresores, piden disculpas a los agredidos y burlados en sus derechos. Tal vez algún día Chile debería reconocer lo torpe que fue su política, en vez de escudarse su historiografía indecorosamente presentando al Perú como el causante de que el plebiscito no se hubiera realizado.
95. Las propuestas chilenas, incluso la última mencionada, creemos que eran francamente insinceras. Probablemente Chile no iba a la consulta popular, porque tenía la convicción de que la perdería; sí sabemos que Bolivia sabía que el plebiscito no lo ganaba Chile.
    En el valioso trabajo de Ramiro Condarco Morales, *Grandeza y Soledad de Moreno* –referencia a Gabriel René Moreno–, se muestra cómo a partir de la propuesta chilena de mayo de 1895 (Tratado de Transferencia de Territorios), Bolivia a través de su agente en Tacna logró cifras fidedignas sobre el número de votantes con que podía contar; Arístides Moreno –el prolijo agente–, llegó a la conclusión de que Chile contaba con tan solo 402 votos, que sumados a los 344 bolivianos, no podían ni lejanamente competir con los 2 142 sufragantes peruanos. Así pudo Bolivia convencerse de que la maniobra chilena, que debía provocar que los posibles sufragantes bolivianos votaran por Chile, resultaría inútil, pues por ese camino Chile no obtendría tampoco retener Tacna y Arica; claro que quedaba la otra posibilidad: que Chile honrara su compromiso y entregara una salida por Vítor. Nada de aquello sucedería; una vez más Chile escarnecería las expectativas bolivianas. CONDARCO MORALES, Ramiro..., *Grandeza y Soledad de Moreno,* La Paz, 1971, p. 409 y ss.
96. Lo sucedido entonces vale tenerlo a la memoria ahora en el Perú a raíz de la firma en Lima el 11 de mayo de 1993 de las llamadas *Convenciones sobre el cumplimiento de las Obligaciones establecidas en el artículo quinto del Tratado de 1929 y segundo de su Protocolo Complementario y sobre su régimen jurídico.* Dichos instrumentos, firmados por Perú y Chile representados por sus cancilleres, no han sido ratificados por el Congreso peruano; lo han sido sólo por la Cámara de Diputados de Chile. Por no haber sido aprobados por el Congreso Peruano, y de alguna manera tampoco por el chileno –pero bastaría no serlos por alguno de ellos–, dichos instrumentos no crean obligación alguna al Estado peruano. Extrañamente Chile, olvidando la historia, –o pretendiendo olvidarla– se erige hoy en fiscal internacional del Perú, haciendo declaraciones algunos de sus políticos representativos, en el sentido de que el Perú, por haber firmado

dichos instrumentos, está obligado a ratificarlos y darles debido cumplimiento. Mas el derecho internacional consagra que un Tratado no ratificado por los congresos, o alguno de ellos, y no canjeados los documentos respectivos, no crea obligación alguna. Aunque la pregunta resultaría inútil y anacrónica, ¿valdría la pena interrogar a Chile por qué no cumplió, si lo había firmado, el Tratado de abril de 1898? Claro, la diferencia está en que parece ser costumbre del Estado chileno rebelarse a la hora de cumplir acuerdos firmados con el Perú; de alguna manera prácticamente, todos los tratados peruano-chilenos han sido burlados en algún momento por el Gobierno del sur.

97. Es reprobable siempre la mentira en el quehacer de la historia; lamentablemente, muchos historiadores chilenos, al enfrentar temas relacionados con el Perú, hacen un alarde de cinismo lindante con el delirio. Nos limitamos a citar las palabras de Mario Barros: "si el Perú hubiese exigido el cumplimiento del acuerdo Billinghurst-Latorre, la fuerza moral de su presión habría influenciado fuertemente sobre nuestros congresales. Y Lima sería hoy dueña de Tacna y Arica. Sabido el pensamiento de la corte española sobre el derecho a voto, consciente de que Chile jamás dejaría sin cumplir un compromiso internacional, por perjudicial que le fuese, y seguro que el ochenta por ciento de las poblaciones ocupadas votarían por volver a la patria peruana, el Perú dejó correr el tiempo sin que exista en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Santiago ni una sola nota de apremio al plebiscito convenido". BARROS, *Ob. cit.*, p. 544. En medio de tanto cinismo, queda rescatable la mención de que el 80% de los votantes lo harían por el Perú. Queda también la pregunta increíble que habría que hacer: ¿cómo es que sabiendo el Perú que iba a ganar, no fue al plebiscito? La respuesta a la pregunta última la aventura Barros sosteniendo que el Perú mantenía la esperanza de una revancha, en el caso de una guerra argentino-chilena. Y añade el mismo autor que "Perú tenía también el problema ecuatoriano". Y bien sabía Chile esto mismo como apoyo los reclamos del Ecuador y armó a ese país. Sobre armar a otros, también lo hizo con Colombia. Así Chile mantenía en "jaque" al Perú.

98. Dicho Pacto constaba de 8 artículos; transcribimos el primero y parte del segundo, que permiten comprender de mejor manera el Tratado de veinte años más tarde:

"1ro. Las Repúblicas de Chile y Bolivia celebran una tregua indefinida, y en consecuencia declaran terminado el estado de guerra, al cual no podrá volverse sin que una de las partes contratantes notifique a la otra, con anticipación de un año a lo menos, su voluntad de renovar hostilidades. La notificación, en este caso, se hará directamente o por conducto del representante diplomático de una nación amiga.

2do. La república de Chile, durante la vigencia de esta tregua, continuará gobernando con sujeción al régimen político y administrativo que establece la ley chilena, los territorios comprendidos desde el paralelo 23 hasta la desembocadura del río Loa en el Pacífico".

Es muy útil para este tema, el notable trabajo de Joaquín Aguirre Lavayén, *Guerra del Pacífico. Pacto de Tregua 1884,* La Paz-Cochabamba, Los Amigos del Libro, 1987.

99. *Memorias, Segunda Parte, Mi Generación en la Universidad,* Lima, 1961, p. 158.

100. Esta denominación parece haberse originado en el texto de Víctor Andrés Belaunde, *Nuestra Cuestión con Chile,* en que lo llama así.

101. *Santuarios Patrióticos. Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879. Guía Histórica y Biográfica*, Lima, 1977, p. 165.

102. Entonces el cambio de gobierno era los 24 de setiembre, lo que también ocurrió

luego con Augusto B. Leguía.

103. Evidentemente, es comprensible que Lira no gozaba de autonomía para llevar adelante tan protervos designios y que había instrucciones en ese sentido desde la cancillería chilena, entonces a cargo de Federico Puga Borne.
104. Hacemos esta mención pues no encontramos en la documentación referente nada que justifique las atrabiliarias expresiones de Mario Barros: "Porras, al contestar al ministro, se lanzó en picado (sic) contra el Tratado de Ancón, declarándolo inválido, injusto, impuesto por la fuerza e inaplicable". *Ob. cit.*, p. 586.
105. Echenique "comprometió, pues, a varios de sus amigos, peruanos y chilenos, para que influyeran en el ánimo del nuevo ministro de Relaciones Exteriores, doctor Porras, a fin de que consintiera en recibir luego la corona ofrecida", nos dice José María Barreto, *Ob. cit.*, p. 173.
106. ÁNGULO PUENTE ARNAO, Juan..., *Historia de los Límites del Perú*. Lima, Imprenta de la Intendencia General de Guerra, 1927, pp. 210-211.
107. El odio antiperuano de Echenique Gandarillas desbordó hasta llevarlo a editar un libro sobre: *El Tratado Secreto* de 1873, en que sostuvo las tesis más descabelladas contra el Perú. Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1921, 144 p.
108. El tema puede aparecer de escasa trascendencia, pero no lo fue; aún años más tarde, el "incidente de la corona" enfrentó a Melitón Porras con el ex Presidente José Pardo en polémica pública; la carta de Porras a Pardo la reproduce en parte Jorge Basadre en *Ob. cit.*, T. XII, p. 107. Este trascendente episodio merece del eminente Jorge Basadre, que fue Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el siguiente comentario que por su importancia trascribimos y que juzgamos de particular acierto: "No faltaron quienes creyeron o pudieron creer (entonces o después) que el gesto de Porras fue un alarde excesivo, ya que, sin poderlo remediar, precipitó, agudizó las violencias chilenas, desencadenadas como represalia. Hubo quien consideró que la corona pudo ser aceptada, dejando a salvo, con altura, los derechos y las expectativas del Perú. La discusión sobre este episodio es, en verdad, ociosa. Conviene aclarar, sin embargo, que Porras (a pesar de este gesto y de la salida del cónsul de Chile en el Callao y de la negativa de la concurrencia del Perú a las fiestas del centenario en Santiago y del rompimiento diplomático en las que participó como gestor principal), no fue un enemigo irreductible del país vecino, pues, como ha de verse en este libro, prohijó la fórmula secreta de un arreglo sobre la base del arbitraje o del entendimiento directo para ir a la división de las provincias en litigio".
109. La mención de Barros sobre Edwards, en *Ob. cit.*, p. 682, la de Jorge Basadre en *La Vida y la Historia*. Lima, Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, Primera Edición, p. 293.
110. ENCINA, Francisco Antonio..., *Historia de Chile...*, Santiago de Chile, Editorial Nascimiento, 1950, T. Decimosexto, p. 567.
111. Recogemos la cita del trabajo de Arturo García Salazar. *Historia Diplomática del Perú, Volumen I, Chile, 1884-1922,* Lima, Imprenta A. J. Rivas Berrio, 1930, p. 159. Aunque el título resulta un tanto equívoco debemos reconocer el valioso trabajo de García Salazar. Es equívoco en tanto que en la práctica todo el volumen se limita al tema peruano chileno. Es clamoroso –por lamentable– el desdén por los estudios de historia diplomática entre nosotros; en la práctica, libro como tal de este tema, nuestra bibliografía se reduce al trabajo de García Salazar editado en 1928 y que cubre el periodo 1820-1884, y que como dice Basadre en sus *Bases Documentales*, fichas N° 12385, "fue un curso universitario, el primero en abarcar la materia en conjunto". Probablemente, muchas urgencias ganaron a García Salazar y no pudo continuar en su empeño; la necesidad que él encontraba de poner al alcance de muchos los aspectos del contencioso peruano-chileno, lo

llevó a publicar su trabajo de 1930, aunque solo llegara al año 1922. Nada de lo dicho, desmerece trabajos muy apreciables como para citar respecto al caso ecuatoriano el del embajador Juan Miguel Bákula, de carácter monográfico y singularmente meritorio por su calidad y trascendencia (pero bien sabemos, fruto de su propia actividad e iniciativa, sin apoyo alguno); sería muy conveniente que nuestra Cancillería asumiera un rol promotor en estos trabajos; la ausencia de bibliografía diplomática debe ser cubierta, más allá de las valiosas iniciativas privadas, con un verdadero aliento y promoción desde el Estado.

112. BARRETO, José María..., *El Problema peruano-chileno...*, p. 180.

113. Al desarrollar estos temas nos sorprende notoriamente algunas alabanzas que cierta historiografía chilena consagra al susodicho Álvarez; el ya citado Barros lo califica de "brillante"; "gran internacionalista chileno"; de "trascendental obra jurídica"; "gran escritor" (pp. 554, 596, 597, 662, *Ob. cit.*). Lamentable en la exposición de estos temas, lo más difundido de la historiografía chilena coincide; entre nosotros, debemos reconocer que el trabajo de Barros es valioso por la información que ofrece y la habilidad para desarrollar un resumen con acierto selectivo, pero más allá de aquellos aciertos, sus muy atrabiliarias conclusiones y el manipuleo desdoroso de la información, hacen perder validez a su trabajo. No es exagerada nuestra posición respecto a los elogios consagrados a Alejandro Álvarez por la historiografía chilena, ni tampoco aquellos se reducen a lo dicho por Mario Barros. Para el historiador, también chileno Pedro Curril Grau "en el aspecto internacional son de extraordinario interés sus tesis de derecho internacional americano que tienen acabada expresión en su obra pública en París en 1910 intitulada: *Le Droit Internacional Américain, son fondament, sa nature, d'apres l' histoire diplomatique des Etats du nouveau et la vie politique et économique*". Para el estudioso de la diplomacia de su patria y también representante a foros internacionales, Enrique Gajardo Villarroel, "la vida de Alejandro Álvarez es un modelo de existencia útil a la humanidad, en su constante empeño de hacer que las relaciones internacionales estuvieran regidas por principios de derecho y que el Continente Americano fuera el campeón de la paz y de la justicia internacional en el mundo convulsionado de nuestros días. Luchó siempre por la grandeza de nuestro continente y porque nuestros países formaran en la avanzada de las grandes conquistas jurídicas, dándole al Derecho Internacional un sentido social y un dinamismo que lo sacara de su letargo medieval para convertirlo en un motor de progreso, de modo que personificara fielmente el sentir de los pueblos". Ambas citas se pueden hallar en el *Boletín de la Academia Chilena de la Historia,* Año XXXIX, N°. 86, Santiago de Chile, 1972, p. 50. Llaman profundamente la atención ambas expresiones tan elogiosas. De la lectura amplia del texto citado, puede dejarse constancia de que ambos no citan el *Libro Rojo;* no creemos que lo desconocieran, mas de todos modos resulta paradójico hallar expresiones como "modelo de existencia útil a la humanidad", para calificar a quien sostuvo tesis tan arbitraria y contraria a las más elementales normas del derecho internacional; resulta, por decir lo mínimo, de un patrioterismo necio aquellas loas inmerecidas.

114. "Las doctrinas a que nos hemos referido sostenidas oficialmente por Chile eran ya muestra bastante, prescindiendo de las dolorosas pruebas que en otro orden la realidad nos presentaba, de que serían estériles los esfuerzos del Perú para inducir a Chile al cumplimiento del Tratado de Ancón". En: *Nuestra Cuestión con Chile*, p. 229.

115. Pocas, muy pocas personas pudieron tener más autoridad que Belaunde en el tema que ahora desarrollamos; nacido en 1883, tan solo con 23 años de edad, aceptó el pedido del presidente Pardo para ocupar el puesto de Jefe del Archivo de Límites, ante la renuncia –el año 1907– del titular Carlos Larrabure y Correa.

Belaunde se había incorporado al Archivo de Límites en marzo de 1903; de inmediato se dedicó a apoyar el trabajo para la fundamentación del alegato peruano en el contencioso de límites del Perú con Bolivia; a fines de ese mismo año viajó a España para abocarse al cuidado de la impresión de aquella notable obra realizada en Madrid y Barcelona, constituida por 15 valiosos volúmenes. Cumplida esa tarea volvió al Archivo, asumiendo nuevamente su dirección.

116. Como es comúnmente aceptado, una afirmación de esa naturaleza siempre estará sujeta a rectificación. De lo que hemos leído, no hallamos que nadie antes que nuestro notable internacionalista sostuviera tal conclusión.
117. Estas expresiones quieren ser el reconocimiento, extrañamente silenciado por parte de la historiografía sobre el tema, a la notable contribución de Víctor Andrés Belaunde al estudio de nuestra vida internacional.
118. BELAUNDE..., *Ob. cit.*, pp., XIV y XV; dejamos constancia que obviamente, las mayúsculas son nuestras.
119. El mensaje secreto al Congreso fue enviado el 30 de noviembre de 1912.
120. En: *Nuestra Cuestión con Chile,* p. 247.
121. Buena prueba de lo que venimos diciendo es el libro de PLANAS, Pedro, *La República Autocrática,* Lima, Fundación Friedrich Ebert, 1994, 268 p. Allí, en todo el desarrollo de la época, la ausencia del tema diplomático es realmente notable. El autor centra su atención en los gobiernos de Leguía, que se caracterizaron, como ya lo hicimos notar, por una preocupación especial por los temas internacionales; es paradójico, pues, el silencio en torno a las relaciones con nuestros vecinos.
122. De no saber que es cierto, resulta inimaginable cómo hasta la fecha hasta donde sabemos no existe un estudio sobre el gobierno de don Guillermo Billinghurst, por cierto más allá de los que hallamos en obras históricas generales del Perú. Sobre su acceso al poder tema de particular importancia sabemos que Humberto Leceta Gálvez tiene avanzado un valioso trabajo.
123. HOOPER LÓPEZ, René..., *Leguía. Ensayo biográfico.* Lima, Ediciones Peruanas, 1964, p. 78.
124. Hemos procurado seguir la pista de la mejor forma al dato que nos proporciona Jorge Basadre; tal vez lo conoció en algún relato que años después recogió; hemos procurado verificar al personaje Antonio Valdés Cuevaz y no lo hallamos de ministro en los años de la gestión gubernativa de Billinghurst; sí fue ministro del Interior, por breves meses, en el segundo semestre de 1897, durante la administración de Federico Errázuriz Zañartu (1896-1901); lo encontramos como parlamentario, como diputado, en los Congresos de 1882-1885 y 1885-1888, por Tarapacá; más tarde como senador por Maule de 1900 a 1906; creemos que la referencia cierta debe ser a Valdez Cuevas, pero como ministro de una administración muy anterior; en todo caso, es coherente pensar que pudiera haber una relación amical entre Billinghurst y Valdés Cueva, en relación a Tarapacá. Ver: VALENCIA AVARIA, Luis..., *Anales de la República,* T. I., Santiago, Imprenta Universitaria, 1951.
125. GARCÍA SALAZAR, Arturo..., *Historia Diplomática del Perú,* vol. I, Chile 1884-1922, Lima, Imprenta A. J. Rivas Berrio, 1930, p. 195. La nota (2) que aparece en el texto remite a la siguiente información: "Esa tripulación permitiría a Chile realizar sólo el plebiscito, en el caso de que el Perú se retirara por alguna razón. En cambio, no acordaba al Perú igual derecho, puesto que la mayoría era chilena".
126. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 241-242.
127. Recojo la cita de BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 240.
128. BASADRE..., *Ibídem.*
129. Recojo la cita de GÓMEZ ROBLEDO, Antonio..., *Idea y Experiencia de América,*

México, Fondo de Cultura Económica, 1958, p. 154.

130. Ver: *A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau,* Lima, Marina de Guerra del Perú, 1995, p. 175.

131 Prueba de ello podría ser el episodio que narra Basadre en ocasión de la deposición del presidente Billinghurst catorce meses más tarde de tal Mensaje: "Había sido ya depuesto el presidente y salía preso de Palacio cuando se oyó una voz (se ha dicho que fue la de Rafael Grau) para acompañarlo con una exclamación insultante: "¡Muera Chile!". BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 241-241.

132. CASTEDO, Leopoldo..., *Ob. cit.*, p. 633.

133. WAGNER DE REYNA, Alberto..., *Historia Diplomática del Perú*, T. I, p.139.

134. Un libro recientemente aparecido da una versión distinta a la tradicionalmente repetida respecto a la caída del presidente Billinghurst; el libro la trascribe bajo el título: *Revelación Histórica*. Allí leemos: "No fue el coronel Benavides el padre de la revolución del 14. El hombre que precipitó el golpe e incluso llevó al futuro Presidente a liderarla, fue el comandante José Urdanivia Ginés. Este hecho –que tiene grandes visos de autenticidad– no se consigna en ningún libro de historia. Urdanivia –un tacneño vehemente y aferrado a la peruanidad de su lar nativo– se entera casualmente, en los primeros días de enero de 1914, de la existencia del protocolo que habían suscrito los ministros de RR.EE. de Perú y Chile sin el conocimiento del Congreso. Uno de esos calurosos días, Urdanivia acude a visitar a su amigo el teniente coronel Óscar Ordóñez, con quien se llama compadre y era entonces Director de Guerra. A poco de saludarse, Ordóñez le dice: "compadre, lo felicito, ya se arregló el asunto de Tacna y Arica". Bien, le dije –recuerda Urdanivia–, y ¿cómo ha sabido Ud. eso compadre? Ordóñez le contesta que él, precisamente, tiene en sus manos el protocolo de este convenio, que es reservado. Urdanivia se lo pide para leerlo y lo obtiene con la condición que lo lea en una oficina adjunta. Al recorrer sus páginas, Urdanivia queda perplejo. El protocolo significaba la entrega de Tacna y Arica, dado que el plebiscito se postergaba por 21 años más (esto es hasta 1935) y se realizaría ante una comisión presidida por el presidente de la Corte Suprema de Chile y que todas las disposiciones se tomarían por mayoría de votos. Solo tendrían derecho a votar los que supieran leer y escribir y los chilenos que acreditaran tres años de residencia. Disimulando su indignación, Urdanivia le pide a su amigo que le permita leerlo en un lugar más tranquilo, en el Hotel Central –que quedaba frente al ministerio de Guerra– pues en esa oficina entra mucha gente "y como esto es tan interesante y secreto, compadre, no puedo leerlo seguido...". Ordóñez acepta la petición, no sin antes recomendarle mucha discreción. Lo primero que hace Urdanivia es copiar rápidamente el documento. Y luego de devolverlo, sacar diez copias a máquina. Al día siguiente, comenzaría a sondear opiniones entre algunos amigos íntimos y camaradas de su entera confianza y, al encontrar el rechazo de todos ellos, les insinúa la necesidad de que el Ejército proteste contra esta entrega disimulada. Una vez que está seguro de contar con el apoyo de muchos oficiales con comando de tropa, considera oportuno hablar con su jefe e íntimo amigo, coronel Óscar R. Benavides, jefe del Estado Mayor. Era el 24 de enero. En el acuerdo diario del Estado Mayor, que se realizaba a partir de las 10 y 30 de la mañana, Urdanivia opta por el último turno para así conversar con más tiempo y libertad. Compadre, ¿por qué te has quedado para el último? –le pregunta Benavides al verlo entrar. "Te voy a hablar confidencialmente como amigo íntimo", le responde.

–¡ Déjate de..., (interjección)!

–¡ Vamos al grano! ¿Qué ha motivado tu cambio de turno?

Le da entonces a saber que Billinghurst ha realizado un convenio entregando Tacna y Arica por medio de un Protocolo firmado por los ministros de Relaciones

Exteriores de Chile y Perú. Benavides, todo intrigado, le pregunta ¿Cómo se ha enterado Ud. de eso? Urdanivia le manifiesta haber leído el documento y que en él se posterga por 21 años más el plebiscito y el Ejército no lo acepta.
–¿Y cómo sabes que el Ejército no acepta eso?
Le explica entonces que como tacneño tenía mucho interés en ello y, además que ha sondeado reservadamente la opinión del Ejército y es de franco rechazo.
–¡Qué tal! ¿Entonces tú has estado conspirando a mis espaldas? ¿No? le dice agestado–, te prohíbo que continúes en esos ajetreos.
Urdanivia no esperaba de Benavides una reacción tan rotundamente negativa en un asunto de tanta importancia y tan confidencial. Sin embargo, siguó conspirando.
Días después se encuentra con Miguel Benavides, hermano de Óscar, quien tenía una cigarrería en la esquina de Mercaderes y Mantas. Este le dice que quiere hablarle y lo invita a tomar unas gotas amargas en una tienda ubicada a mitad de cuadra. Y allí le expresa que está enterado de que va a atacar Palacio con el Ejército. "Supongo que eso será de acuerdo con Óscar". A lo que Urdanivia responde: "Óscar no ha aceptado nada". Miguel lo invita entonces a almorzar para hablar con mayor detenimiento. En una mesa del Hotel Exposición Urdanivia le cuenta, entonces, que su hermano se había opuesto rotundamente y que las cosas estaban resueltas para el 4 de febrero. Pero Miguel, a pesar de todo, lo convence para ir a ver a su hermano en su casa de Miraflores.
–Conque compadre, tú has seguido conspirando a pesar de la orden que te di– le regaña Benavides, muy seriamente.
Urdanivia le responde que hay órdenes que no son tales, que menos se pueden cumplir cuando van contra los intereses de la patria.
–¡Es que de aquí te mando preso! –Le dice en voz alta.
–¡Tú me mandas preso ahora! Pero... ¡Mañana te amarro!
Miguel se interpuso y dijo: "oye Óscar, escucha a Urdanivia". Entonces, ya calmado, Benavides le dice: "Bueno pues, ¿con qué elementos cuentas?". Luego de escuchar la relación de los regimientos y batallones y de los oficiales comprometidos para la acción, Benavides sacó su reloj y dijo: "Son las cuatro de la tarde, vámonos". Sin saber Urdanivia su decisión. Al día siguiente 3 de febrero, Benavides le comunica a Urdanivia que el ministro lo ha citado para las 11. Le pide lo acompañe. Y se fueron juntos al ministerio de Guerra. Al ver a Benavides, el comandante Ordóñez lo anuncia, y el coronel entra donde el ministro. No pasan cinco minutos, y sale Benavides algo colorado. "Compadre, le dice en voz baja, espérame en el Marrón (pastelería del Portal de Botoneros). Ya en la pastelería, le cuenta que el ministro lo había citado para informarle que debía viajar a Europa en esos días; que el diálogo fue bastante áspero y que, finalmente, le dijo que esta decisión él (Benavides) la consideraba como un desaire, a lo que el ministro le respondió que no hay tal desaire, pues el militar va donde se le manda y que, además, él no ha sabido captarse el afecto del señor Billinghurst. Sin embargo, había quedado en hablar con el presidente. Pero al salir del despacho del ministro (Varela), el comandante Ordóñez le había contado que ya había sido cambiado y que incluso le enseñó el Decreto Supremo de fecha 2 de febrero, en que se nombraba Jefe de Estado Mayor General al coronel Luis B. Regal, sin acordarle a Benavides colocación. Urdanivia, al escuchar tan sorprendente confesión, luego de expresarle que esa medida era desairada e injusta, le dice: "Mejor, Benavides, mañana es otro día..., y éste ya no será Presidente". Lo que vendría después ya es una historia conocida. El comandante José Urdanivia Ginés relata todos estos hechos en un libro intitulado *Una Revolución Modelo* que publicara en Lima el

año 1954, es decir cuarenta años después de ese histórico golpe. No lo hizo antes –expresó en una carta que envió a *El Comercio*– para "no herir suceptibilidades de personajes que estimo". Si Urdanivia no se entera en los primeros días de enero de 1914 del protocolo que estaba a punto de consagrarse, el golpe de 4 de febrero no se hubiera producido. Un dato inocente cambió el curso de nuestra historia". En: TAMARIZ L., Domingo..., *Historia del Poder. Elecciones y Golpes de Estado en el Perú*. Lima, Jaime Campodónico/ Editor, 1995, pp. 171-173.

135. *El Mariscal Benavides, Su vida y su Obra,* Lima, 1976.
136. EYZAGUIRRE, Jaime..., *Breve Historia de las Fronteras de Chile,* Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1992 (Vigésima primera edición).
137. La expresión corresponde al Embajador chileno en Ecuador Sergio Huneeus, en el *Prólogo* al libro de Mario Barros van Buren, editado el año 1966, y que citamos más adelante, dedicado a la misión de Eastman en el Ecuador.
138. BARROS VAN BUREN..., *Ibídem.*
139. BARROS V.B., Mario..., *La Misión Eastman en el Ecuador,* Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1966, p. 39. Habría que mencionar que 1902 no es fecha arbitraria; ese año Chile solucionó su problema limítrofe con Argentina.
140. BARROS VAN BUREN..., *Ibídem*, p. 30.
141. Ocurre en este caso lo mismo que se puede constatar en los días del ataque chileno (aunque se hable de ejército "peruano-chileno") en los días de la Confederación: Ecuador proclamó su neutralidad. Ver: PARKERSON, Phillip T..., *Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana,* La Paz, Librería Editorial Juventud, 1984, 336 p. Particularmente interesante es, para el tema que nos ocupa, el capítulo dedicado a *La ofensiva diplomática: Ecuador*, pp. 208 a 215. Queda allí demostrado cómo a pesar de la presencia del "General Gamarra y otros exiliados peruanos" que trabajaban "para persuadir al gobierno del peligro que el Protectorado representaba" no lograron su objetivo. Queda claro que el gobierno de Vicente Rocafuerte "mantuvo una amistosa actitud desde el comienzo hacia la Confederación". Para entonces, ya Chile ofrecía a Ecuador cederle territorios peruanos a cambio de la ayuda que le daría para destruir la Confederación. Dichas ofertas no alcanzaron el objetivo pretendido. Curiosamente, ocurrió lo mismo en los días del conflicto cuando la invasión araucana a nuestro territorio. Las propuestas chilenas para lograr la alianza del Ecuador, a cambio de conseguir el territorio de Maynas, fueron desechadas por el gobierno que presidía Ignacio Veintemilla; por eso nos permitimos creer que, si hubo "avances" ecuatorianos, ellos no fueron fruto de una acción premeditada del gobierno; si se dieron, y es cierto que así fue, no correspondieron a una actitud preconcebida de Estado.
142. ARANDA..., *Ob. cit.*, T. III. pp. 803-805.
143. Una breve exposición del alegato peruano, y también del ecuatoriano, se puede encontrar en el valioso trabajo de Gustavo PONS MUZZO, *Estudio Histórico sobre el Protocolo de Río de Janeiro,* Lima, 1994, 432 pp. Del alegato peruano queda claro que el Perú no reclamó Quijos, aunque la demanda del Perú sostenía que "la frontera de la República del Perú con la del Ecuador debe separar los territorios que pertenecían en el momento de la independencia a los Virreinatos de Nueva Granada y del Perú", lo cual incluía los territorios reincorporados al Perú según la Real Cédula de 15 de julio de 1802, que no solo nos reintegraba Maynas (como sí se señala en el alegato peruano), sino también Quijos (que no se señala).
144. El artículo VI de la *Convención Arbitral* establecía: "Antes de expedirse el fallo arbitral y, a la mayor brevedad posible después del canje, pondrán ambas partes el mayor empeño en arreglar, por medio de negociaciones directas, todo o algunos de los puntos comprendidos en las cuestiones de límites... A falta de acuerdo

directo, quedará expedito el arbitraje en toda su extensión ..."

145. Dice Raúl Porras en su *Historia de los Límites del Perú,* que "el Tratado García-Herrera cedía pues al Ecuador, los grandes ríos septentrionales que desembocan sobre la banda superior del Amazonas, en una extensión territorial de 300 000 Km^2. El Perú renunciaba a sus títulos, no solo sobre los territorios de Quijos y Canelos, sino sobre la misma Comandancia General de Maynas", p. 56. Dejamos constancia de nuestro parecer en el sentido de juzgar que la cifra mencionada por Porras, nos parece exagerada.
146. Curiosamente, no es consecuente el pensamiento de la historiografía ecuatoriana; como ejemplo podemos citar las expresiones de PÉREZ CONCHA, Jorge..., *Ensayo histórico-crítico de las relaciones diplomáticas del Ecuador con los Estados Limítrofes,* Primer T. Quito, Ediciones Banco Central del Ecuador, 1979, reimpresión de la tercera edición, 1969, p. 225: "El Tratado García-Herrera constituyó, pues, por parte del Ecuador, la primera concesión territorial hecha a favor del Perú, lo que, lejos de satisfacer las aspiraciones de este país, sirvió para estimularlas de un modo extraordinario, toda vez que el Congreso Nacional reunido, en Lima, un año más tarde, introdujo tales modificaciones al Tratado, que lo volvió totalmente inaceptable para la otra Parte".
147. WAGNER DE REYNA, Alberto..., *Los Límites del Perú.* Lima Editorial Universitaria, 1961, p. 68.
148. PONS MUZZO..., *Ob. cit.*, p. 135.
149. PORRAS BARRENECHEA, Raúl..., *Historia de los Límites del Perú,* Lima, Librería Francesa Científica y Casa Editorial E. Rosay, 1930. Segunda edición revisada, y actualizada, p. 58.
150. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *Historia Marítima del Perú 1884-1906.* Lima, 1991, IEHMP, pp. 260-261.
151. *Ibídem...,* pp. 262-265.
152. Obviamente, desde los acontecimientos subsecuentes a la firma del Tratado García-Herrera, el Real Arbitro se venía inhibiendo de su encargo; esto se prolongó al firmarse –incluyendo a Colombia– la Convención Adicional de Arbitraje, con la consiguiente espera del árbitro de que ocurriera la ratificación, que bien sabemos no ocurrió; al haberse retirado la aprobación por parte del Perú en 1904, resurgieron sus atribuciones.
153. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 29.
154. "Nació en La Coruña, en 1869. Estudió Filosofía y Letras en las Universidades de Madrid y Tolousse y en 1899, obtiene la cátedra de Filología Románica en la Universidad de Madrid, habiendo ingresado en 1902, a la Real Academia Española. Entre 1910, fue Director del Centro de Estudios Históricos, y entre 1919 y 1931, Presidente del Ateneo de Madrid y Director de la Revista de Filología Española, fundada por él ", dice de este personaje Villacrés Moscoso en su tantas veces citada *Historia Diplomática del Ecuador.* Transcribimos el texto para ratificar las altísimas calidades del Comisionado, cuya sapiencia y condiciones morales no pueden ser, sin grave falta a la verdad, puestas en duda.
155 VILLACRÉS MOSCOSO..., *Ob. cit.*, p. 309.
156. VILLACRÉS..., *Ob. cit.*, pp. 309-310. La cita que hemos hecho es representativa de la permanente reiteración ecuatoriana –esta vez retrotraída a hace nueve décadas– de descontento y lamentaciones contra su vecino meridional. Expresiones como "usurpadores", "delincuente", "invasor" –que aparecen en el citado texto– y otras como "felones", "maquiavélicos", "desmembradores", "expansivos", "hegemónicos", "traidores", "intrigantes", "criminales", etc., constituyen el vocabulario que alcanzan proficuamente los textos escolares, razón que explica el profundo resentimiento que los jóvenes ecuatorianos guardan hacia los peruanos; si a eso

se une –como bien sabemos– una ilusa cartografía, en la que el delirio alcanza a hacer aparecer Iquitos como ciudad ecuatoriana, bien se comprende la reiterada provocación armada de Ecuador al Perú donde, como es bien sabido, ni siquiera se enseña en los niveles escolares, ni universitarios (incluyendo algunos centros de formación militar), estos temas.

157. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 31.
158. VILLACRÉS..., *Ob. cit.*, p. 358.
159. Recogemos la cita del ya mencionado trabajo de Barros van Buren sobre la Misión Eastman, que a su vez hace la referencia siguiente: "Informe de don Rafael Elizalde del 14 de diciembre de 1907. Archivo Confidencial de la Embajada de Chile en Quito". Ver: p. 51. Esta declaración tan grotesca, pareciera haber despertado tal entusiasmo del historiador de la diplomacia ecuatoriana Villacrés Moscoso, que al trascribirla la presenta como un logro de Elizalde ante "el presidente de ese País don Agustín Edwards"; evidentemente, el dato es errado; dentro de tan lamentables hechos desde Chile en esos años, no figura el ascenso a la primera magistratura de aquel propietario del diario *El Mercurio*; era tan solo Canciller de Chile, como ya hemos mencionado con anterioridad, y ya recibía por su violenta posición antiperuana críticas de sus propios connacionales; claro que entonces sabía el canciller chileno que en la primera magistratura ecuatoriana figuraba Eloy Alfaro, líder del liberalismo en aquel país, y cuya animadversión hacia el Perú era mayúscula.

    Era presidente de Chile entonces Pedro Montt, que lo fue entre 1906 y 1910; Montt murió cuando aún faltaba más de un año para concluir su gestión, en agosto de 1910, en Bremen (Alemania), cuando buscaba curación a una seria enfermedad. Lo sucedió como vicepresidente Elías Fernández Albano, quien también falleció a inicios del mes de setiembre; fue entonces que asumió el mando el ministro más antiguo en ejercicio, que lo era Emiliano Figueroa Larraín, con el título de vicepresidente. Curiosamente, sería Figueroa Larraín quien en octubre de 1928 presentaría sus cartas credenciales como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Chile en el Perú. Figueroa Larraín llegaría a la presidencia de Chile en 1925, luego de la crisis que acabó con el gobierno de Arturo Alessandri, por acuerdo entre conservadores, liberales, radicales y demócratas; sin embargo, en mayo de 1927 Figueroa Larraín dimitía, y al convocarse a elecciones fue elegido el general Carlos Ibáñez del Campo, anteriormente ministro de Guerra en la administración de aquel. Mas cuando se debería nombrar un plenipotenciario que negociara en el Perú lo que sería el Tratado de 3 de junio de 1929, Ibáñez nombrará a Figueroa, aunque este era su adversario político y habían tenido graves desavenencias; pero Emiliano Figueroa Larraín era hombre de talento y sapiencia y Carlos Ibáñez, sabiendo que se necesitaba un hombre de preclaras condiciones para negociar con el Perú, lo nombró. Aquel es buen ejemplo de cómo Chile siempre ha sabido manejar con especial cuidado sus asuntos exteriores. Hay coincidencia en señalar lo positiva que fue para su país –aun desde la perspectiva de la historiografía peruana se hace tal reconocimiento–, la gestión del diplomático chileno, que tan rotundo éxito tendría en su negociación personal con el presidente Leguía. Ver: YEPES DEL CASTILLO, Ernesto..., *Cómo se negoció el Tratado de 1929,* Lima, Ediciones Análisis, 1993.
160. VILLACRÉS..., *Ob. cit.*, p. 359. La cita que hacemos da para abundantes reflexiones. Por un lado, queda claro que en España las posiciones de nuestro vecino del norte tuvieron dos abogados defensores: el interesado Ecuador y el entrometido Chile. Es valiosa la expresión que se recoge de Alfonso XIII; creer que el soberano estaba sujeto a las influencias del Perú, que además llegaban hasta Menéndez Pidal y sus asesores, testimonia la irreconciliable posición del Ecuador con la verdad.

161. VILLACRÉS..., *Ibídem*, p. 360.
162. BÁKULA, Juan Miguel..., *Ob. cit.*, p. 183. Llama poderosamente la atención la expresión": "contra el Perú", que resulta impertinente, pues la búsqueda del fallo del árbitro no era contra nadie, sino en procura de una verdad con raíces en el pasado, vale decir, en la historia.
163. BARROS..., *La Misión Eastman...*, p. 51.
164. LEGUÍA Y MARTÍNEZ, Germán..., *Historia de la Emancipación del Perú: El Protectorado,* T. I, p. XXX (La cita corresponde al Prólogo).
165. Las calidades personales y la versación jurídica e internacional de Leguía y Martínez no han sido reconocidas por nuestra historiografía. En algo esas virtudes son resaltadas en el esbozo biográfico que Tauro del Pino realiza como prólogo al notable trabajo de Leguía y Martínez sobre el Protectorado.
166. Por ejemplo, un cable desde Ecuador, con el título de "Un incidente de niños", relataba: "el hijo del ministro peruano estudiante de la escuela primaria, protestó de la explicación de otro alumno, de los límites ecuatorianos en la clase de geografía". Se añade en el mismo diario que el ministro había tenido que retirar a su hijo del instituto Mejía, ya que allí se le mortificaba, se daban mueras al Perú, lo provocaban y agredían (4 febrero 1910, edición de la tarde).
167. PÉREZ CANTO, Julio..., *El Conflicto después de la Victoria,* Santiago de Chile, Empresa Zig-Zag, 1918, p. 538.
168. Entre los ríos Santiago y Morona.
169. En: *Posición Internacional del Perú,* p. 80.
170. VILLACRÉS MOSCOSO..., *Historia Diplomática del Ecuador,* T. III, p. 359.
171. BARROS VAN BUREN..., *La Misión en el Ecuador,* ya citada con anterioridad, p. 145.
172. Lo último fue publicado por *El Comercio* bajo el título: *Ecuador. Excitación bélica* (Ver: *El Comercio,* febrero 10, 1910).
173. La opinión y fallo del árbitro ("ninguna parte de la provincia peruana de Tarata está incluida en el territorio afectado por las estipulaciones del artículo 3° del Tratado de Ancón"), en: ULLOA SOTOMAYOR, Alberto..., *Para la Historia Internacional y Diplomática del Perú. Chile,* Lima, Editorial Atlántida, 1987, pp. 385-386.
174. Este notable artículo del ilustre y autorizado internacionalista brasilero lo trascribimos de BARRETO, José María..., *El Problema peruano-chileno (1883-1911),* Tercera edición, Lima, Imprenta Americana, 1919, p. 222, N°. 1. José María Barreto había nacido en Tacna en 1875, habiendo dirigido el diario *La Voz del Sur* de Tacna, desde donde "mantuvo la defensa de los intereses peruanos en los ásperos años del conflicto con Chile y cuyo local fue a la postre asaltado y destruido por una horda enemiga (18-VI-1911)", según nos lo recuerda Alberto Tauro del Pino. El artículo que comentamos también lo reprodujo *El Comercio*, de Lima, en su edición marzo 17, 1910, así como *Peru Today*, de abril de 1910, p. 22.
175. Cuando Helio Vianna, en su *Historia del Brasil*, se ocupa de la presidencia de Alfonso Pena de 1906 a 1909, menciona al Barón de Río Branco "entre los mejores asesores del Presidente", señalando que continuaría –en las inmediatas administraciones– dirigiendo la política externa del Brasil. *Ob. cit.*, p. 568.
176. De esta mediación dice Basadre que "en un caso sin precedentes en América y sin solicitud de las partes litigantes" ella se produjo. *Ob. cit.*, T. XII, p. 98.
177. BASADRE..., *Loc. cit.*, podemos observar que hay alguna contradicción entre una y otra expresión de Basadre. Para esta última afirmación cita Basadre un Oficio Reservado de nuestro representante en Río, don Hernán Velarde, a nuestro canciller, Melitón Porras de fecha 12 de agosto de 1910.
178. La gestión de Lira como intendente fue más allá de la de Edwards como canciller; más tarde de lo que ahora pasamos revista, Lira fue el gestor de los aprobiosos acontecimientos del 18 de julio de 1911 en Tacna, en que en palabras de Jorge

Basadre: "unos ochocientos trabajadores del ferrocarril de Arica a la Paz enviados a Tacna para una manifestación nocturna, ya que en esta ciudad era imposible reunir una masa similar, asaltaron y destruyeron, durante más de cuatro horas, las imprentas que publicaban los dos diarios peruanos *La Voz del Sur* y *El Tacora*, situadas a muy pocas cuadras del cuartel de la policía. Y como si tales hazañas no fuesen suficientes, entraron al Club de la Unión, centro social donde se reunía la población de la misma nacionalidad, hicieron añicos el mobiliario y dañaron gravemente el local". En: BASADRE..., *La Vida y La Historia, Ensayos sobre personas, lugares y problemas,* Lima, Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, p. 43. Los torpes excesos de Lira alcanzaron el triste mérito de entrar a la musa popular tacneña, que en un canto recordaba:

Allá en la quinta de Las Palmeras,
el roto Lira rabiando está
al ver que Tacna no chileniza,
nunca es chilena ni lo será.

Por cierto la canción es bastante más extensa, mas al único siniestro personaje que se menciona es a Lira (v. *Loc. cit.*, p. 49); sobre los luctuosos acontecimientos de julio de 1911, debe verse de Raúl PALACIOS RODRÍGUEZ, *La Chilenización de Tacna y Arica,* Lima, Editorial Arica S. A., 1974. pp. 104-123.

179. Allí se lee: "Con la expulsión de los sacerdotes peruanos se han violado o no nuestras leyes? Sentimos decirlo, pero es absolutamente evidente que con esa orden se ha violado no una ley, sino que se han violado centenares de leyes, entre ellas las más respetadas y sagradas: Las constitucionales ...,", y recogiendo lo que estaba sucediendo –la violencia contra los peruanos– denunciaba y condenaba esos sucesos y a sus causantes : "De cuándo acá los ministros de Estado y mucho menos los intendentes, están autorizados para lanzar proscripciones en masa contra una clase de individuos". Es clara la reprobación a la conducta del ministro –Edwards– y del intendente –Lira–.

180. En la obra de Barros Van Buren, pp.303 y 328, correspondiente a las gestiones de los presidentes Errázuriz Zañartu y Aníbal Pinto, constan los vínculos de ambos personajes, ligados estrechamente a través de su filiación en el partido de los conservadores chilenos.

181. Dice Barros Van Buren: "Muchas de sus ideas (de Cifuentes) no fructificaron en la administración Pérez. Pero quedaron clavadas en la mente de Errázuriz. Las dos más importantes –creación del Ministerio de Relaciones Exteriores y compra de los dos blindados– fueron realidad en el periodo siguiente, cuando Cifuentes ya era ministro de Educación y Justicia. Pero la idea y el mérito son suyos y nadie puede quitárselos". *Ob. cit.*, p. 237. Por su parte, Rojas Valdés dice: "Cuando en 1871 don Abdón Cifuentes pasó a desempeñar la Cartera de Justicia, Culto e Instrucción Pública, en las primeras sesiones del Consejo de Estado a las cuales le correspondió asistir presentó dos proyectos de ley, a saber: la creación del Ministerio de Relaciones independiente del Interior y la petición al Congreso Nacional de la suma de dos millones de pesos para la construcción de dos blindados ..., ese fue el origen de los blindados chilenos *Blanco* y *Cochane* que fueron decisivos en la Guerra del Pacífico". ROJAS VALDÉS, Ximena..., *Don Adolfo Ibáñez. Su gestión con el Perú y Bolivia, 1870-1879,* Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1970, pp. 73-74. El libro integra la valiosa colección Historia de las Relaciones Internacionales de Chile.

182. Creemos que el testimonio es realmente valioso y da la imagen de lo que estaba pasando, o por lo menos, lo que un sector de la gente pensante opinaba sobre la difícil situación del país. Mas Palma no era pesimista de la posibilidad de triunfo por parte del Perú; así la misma carta le dice a su hijo: Las probabilidades de

triundo están de nuestro lado. 1° La superioridad de nuestras tropas como elemento militar. 2° Nuestra condición de destreza en el manejo del rifle como fruto de las escuelas de tiro que, desde hace años, se establecieron en toda la república. 3° La buena condición de nuestros rifles, superiores en mucho a los viejos quince mil con que los chilenos han armado a los ecuatorianos. 4° Mientras los monos no tienen ni los chilenos les han dado artillería de montaña, la nuestra es excelente. 5° Nuestras otras piezas de artillería son flamantes, último modelo y están bien manejadas por oficialidad competente. Para que con estos factores nos vencieran sería preciso que el buen Dios se naturalizara Mono". En: *Cartas indiscretas de Ricardo Palma. Comentadas por César Miró,* Lima, Francisco Moncloa Editores, 1969, p. 107.

183. RIVAS, Raimundo..., *Ob. cit.*, p. 631.
184. Por Ecuador firmó su canciller José Peralta y por Colombia, Carlos Uribe, Ministro Plenipotenciario de Colombia en Quito.
185. VILLACRÉS..., *Ob. cit.*, p. 369. Vale la pena mencionar que más adelante Colombia no se sentiría comprometida por aquel Tratado y su Protocolo Complementario, al no haberse realizado las respectivas ratificaciones. Dice Raimundo Rivas: "La Cancillería del Ecuador sostuvo su vigencia en virtud de haber recibido la sanción legislativa en uno y otro Estado, pero la de Bogotá insistió en la tesis, irreprochablemente jurídica, de que un tratado no tiene vigor hasta tanto no se hayan canjeado las respectivas ratificaciones, trámite éste indispensable para su perfeccionamiento". *Ob. cit.*, p. 631. Estas expresiones del más notable historiador de la diplomacia colombiana es muy significativa. Valdría la pena la recojan y evalúen muchos historiadores y políticos colombianos, que aventuran la existencia del inexistente protocolo Pedemonte-Mosquera, jamás mostrado por Ecuador ni Colombia, y cuyas ratificaciones no constan en ninguno de los respectivos poderes legislativos; en la hipótesis definitivamente negada de que el Protocolo existiera y hubiese recibido las –tampoco– exhibidas ratificaciones congresiles, no consta en ninguna cancillería –ni peruana, ni colombiana, ni ecuatoriana– las ratificaciones de los respectivos poderes ejecutivos; obviamente, tampoco figuran por ninguna parte, los subsecuentes canjes de las ratificaciones. Todo ello lo manifestamos, pues muchos sectores historiográficos colombianos padecen de la extraña inclinación a dar por existente lo inexistente: el Protocolo Pedemonte-Mosquera y su subsecuente validez.
186. *Boletín de Relaciones Exteriores*, N° 39, pp. 51-52. También en WAGNER DE REYNA, Alberto..., *Historia Diplomática del Perú (1900-1945),* vol. I, Lima, Ediciones Peruanas, 1964, p. 41.
187. BARROS VAN BUREN..., *Ob. cit.*, p. 65.
188. Es válido decir "en aquellos días", pues una propuesta semejante fue manejada como probabilidad por Chile en la última década del siglo anterior; tal posibilidad fue reiteradamente rechazada por el Perú, pero aquellos intentos corresponden a la época que puede ser reconocida como de la "chilenización pacífica", que va desde la inicial ocupación de Tacna y Arica, hasta el año 1900; pareciera que durante aquel tiempo Chile se hubiera propuesto ganarse la buena voluntad de los pobladores de aquellas provincias; pero ya en el siglo XX, y más aún a partir de que Chile soluciona sus problemas con Argentina, asume una posición violenta y agresiva contra la población peruana de las provincias que Chile ocupaba precariamente, hasta 1894 –cuando debió realizarse el plebiscito estipulado por el Tratado de Ancón– y ya con absoluta ilegitimidad desde entonces. A partir de 1900 se puede hablar de una chilenización violenta, o una desperuanización violenta; bien sabemos que Chile no lograría su objetivo y que los poblanos peruanos de aquellas dos provincias resistieron la torpe agresividad araucana hasta

el extremo de que nunca Chile quiso realizar un plebiscito limpio y honrado: sabía que irrecusablemente lo perdería.

189. Esta Misión Alfonso es tema pendiente de una mayor investigación. Basadre tan solo lo insinúa en la quinta edición de su monumental *Historia* (1961-1964); en la sexta edición (1968), ya le dedica un acápite especial, lo que reitera en su sétima y última edición (1983); la particular ventaja de haber podido contar con la documentación del notable archivo de don Hernán Velarde –que le facilitó su hijo el arquitecto e historiador del arte don Héctor Velarde–, permitió a Basadre exponer este tema, hasta entonces ignorado por la bibliografía de ambos países.
190. Este término con sufijo despectivo, pareciera haber sido acuñado en determinado momento por Leguía, cuando negándose a la división territorial se refería a tal posibilidad como la *partija* de Tacna y Arica.
191. BASADRE..., *Ob. cit.*, XII, p. 93.
192. La documentación en referencia –cables particularmente– se halla en el Archivo de nuestra Cancillería y constituyen la base para conocer estas gestiones, bastante poco conocidas.
193. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 128.
194. FENWICK, Charles G..., *La Organización de los Estados Americanos*, Buenos Aires, Bibliográfica Omeba, 1967, pp. 78-79.
195. Recojo la cita de un trabajo sobre: *Las Relaciones Internacionales en Venezuela entre los años 1899 y 1908,* publicado en el *Boletín de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela*, T. LXXIV, Caracas, Enero-Marzo de 1991, N° 293, p. 131.
196. GARCÍA CALDERON, Francisco..., *Las Democracias Latinas de América*, Caracas, Biblioteca Ayacucho, (1979), p. 234.
197. CASTEDO, Leopoldo..., *Resumen de Historia de Chile, 1891-1925,* Santiago de Chile, Empresa Editora ZIG-ZAG, 1982.
198. RADA, José Jacinto..., *El Arbitraje en la Historia,* Lima, Casa Editora Seminario y Cía., MCMXXV, p. 120. En verdad extraña el rotundo éxito que Chile obtuvo en la reunión bonaerense, ese año 1910; podría pensarse que siendo Argentina el país anfitrión, y siendo aquellos días de manifiestos actos antiperuanos y rebeldía chilena a celebrar el plebiscito ordenado por el Tratado de Ancón, alguna censura o alguna manifestación a favor del país agredido se podría haber realizado; como dice con claridad Rada, el tema del arbitraje fue simplemente eliminado del programa de la Conferencia (pp. 120 y 121).
199. "... dispuesto a "satelizar" Ecuador, Chile lo dotó de misiones militar, naval, pedagógica, policial, de aduanas, etc., así como concedió numerosas becas a estudiantes ecuatorianos". CAYO CÓRDOVA, Percy..., *La Guerra con Chile,* Lima, Editorial Juan Mejía Baca, 1980, p. 276.
200. BARROS VAN BUREN, Mario..., *La Misión Eastman en el Ecuador...*, p. 73.
201. RADA..., *Ob. cit.*, p. 152.
202. "Además, la fórmula limitativa dará á los interesados la facilidad de eximirse de la obligación cuando y como quieran, puesto que no teniendo la sanción de la fuerza para su cumplimiento, no habrá más recurso que destruir el compromiso volviendo a los arreglos directos o recurriendo a las armas". RADA..., *Ob.cit.*, p. 150.
203. Cabría insistir que si tal fue así, no tendría nada de malo o censurable, en tanto que el arbitraje es instrumento universal del derecho internacional para solventar diferendos entre países; no llamaría la atención aquella actitud de ser comparable, mas sería recomendable poder respaldar una afirmación de esa naturaleza con algún testimonio.
204. CASTEDO..., *Ob. cit.*, p. 626. Extrañamente, Castedo omite mencionar a Panamá.

205. VILLACRÉS..., *Ob. cit.*, p. 370.
206. VILLACRÉS..., *Loc cit.*
207. Más allá de las razones –o sinrazones– que Eastman expuso al presidente ecuatoriano Eloy Alfaro, fue fácil conseguir el apoyo de Ecuador a los designios chilenos, en tanto que Alfaro era "un chilenófilo ardiente", como lo dice Mario Barros Van Buren. En: *Historia Diplomática* ..., p. 589.
208. BARROS..., *La Misión Eastman...*, p. 73.
209. VILLACRÉS..., *Historia Diplomática...*, pp. 370-371.
210. BARROS..., *La Misión Eastman...*, p. 78.
211. BARROS, *La Misión...*, p. 79.
212. BARROS..., *La Misión Eastman...*, p. 83.
213. El libro que mencionamos aparece editado sin autoría, pero es sabido que a partir del importante archivo reunido por el Mariscal Benavides, sus descendientes encargaron al teniente coronel José Zárate, historiador militar, y a Alberto Ferreyros, periodista, la edición de un libro –que alcanzó los dos tomos– en que se reseñara la vida y obra del Mariscal del Perú. El libro padece, obviamente, de un sentido apologético y vindicatorio, que tal vez lo que presenta el texto –la vida y obra del personaje– no lo requería. Sin desconocer los valores del libro, al saberse el sentido encomiástico del mismo, podemos entender sus limitaciones y aportes.
214. *El Mariscal Benavides, su vida y su Obra,* Lima, 1976, T. I, p. 193.
215. NÚÑEZ, Jorge..., *La Revolución Alfarista de 1895,* Quito, Centro para el Desarrollo Social, 1995.
216. LARA, J.S..., *Ob. cit.*, p. 430. El gobierno de Alfaro logró muy pocos momentos de unidad nacional –"instantes de unidad interna" los llama Lara–; en sus palabras "logró unos instantes de unidad interna ante la emergencia internacional de 1910 frente al Perú, en la cual movilizó a la nación para defender el patrimonio territorial." Aquellas expresiones de J.S. Lara, ratifican la noción que muchos ecuatorianos y peruanos constatamos: movilizar la bandera antiperuana desde nuestro vecino del norte, contribuye a un innegable rédito político: la consecución de un sentimiento de unidad nacional, aunque aquel, por razones obvias, y por ser causa auténticamente artificial, resulta no muy prolongado en el tiempo; para reactivarlo habrá que provocar nuevos incidentes. Lamentable historia, reiterada en las relaciones de dos pueblos que podría hallar motivos de solidaridad común en otros temas.
217. "Sus coetáneos le llamaron *el viejo luchador,* considerando que esa ilustre vida no dejó de ser, siempre, o un drama o una heroicidad", nos dice Óscar Efrén REYES, *Ob. cit.*, p. 199.
218. REYES..., *Ob. cit.*, p. 246.
219. Ver al respecto PAREJA DIEZ CANSECO, Alfredo... *Ob. cit.*, p. 45. Los acontecimientos de julio de 1872, en nuestra *Historia Marítima,* T. IX, vol. 1, pp. 53 a 187.
220. REYES..., *Ob. cit.*, p. 253.
221. "La Muerte de Alfaro produjo en todo el país la más honda consternación. Una sensación de horror recorrió la columna vertebral de la hidalguía castellana que late en el fondo de toda nación de habla española. Liberales y conservadores comprendieron que, fuese cual fuese el bando en que habían militado con respecto al viejo líder, su muerte les salpicaba a todos". Ver: BARROS..., *La Misión...*, p. 135.
222. "En el campo internacional, su sueño acariciado (de Billinghurst) desde la época del Gobierno de Piérola (fue), arreglar la cuestión con Chile". HOOPER..., *Leguía*, p. 78.
223. "Crucero protegido, incorporado en 1896..., Armado con 8 cañones de 6 pulga-

das. Velocidad máxima 20 nudos y 3 600 toneladas de desplazamiento. Medía 330 pies de proa a popa o sea 100,5 metros". LÓPEZ URRUTIA, Carlos..., *Historia de la Marina de Chile,* ya citada, p. 433.

224. GARCÍA SALAZAR, Arturo..., *Ob. cit.,* p. 200.
225. Se debe recordar que entonces se hallaban rotas las relaciones diplomáticas entre el Perú y Chile.
226. GARCÍA SALAZAR, Arturo..., *Ob. cit.,* p. 201.
227. Es evidente el propósito de Chile en muchos momentos de su historia de convertirse en quien dominase el Pacífico; esto ha quedado bastante claro en esta misma *Historia Marítima*, T. VI, vol. 1, capítulo XXII, cuando se estudia la Confederación Perú-Boliviana; allí, en torno de la exposición del pensamiento de Diego Portales se transcribe la carta que remitiera el 10 de setiembre de 1836 al almirante Manuel Blanco Encalada (pp. 466-468), aunque no se subraya aquella pretensión chilena expresada tan claramente al finalizar ese testimonio: "Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre..."
228. *Archivo Epistolar del General Mosquera.* T. III, *Correspondencia con el General Pedro Alcántara Herrán, 1841-1842.* Bogotá, Editorial Kelly, 1978, p. 280.
229. BOERSNER, Demetrio..., *Relaciones Internacionales de América Latina,* Caracas-San José, Editorial Nueva Sociedad, 1987, Tercera Edición, p. 209.
230. Se puede recordar que la Asamblea Nacional declaraba por unanimidad la caducidad del Tratado de Ancón, aunque aquel hecho ya conforma la temática del próximo tomo de esta *Historia Marítima.*
231. A la caída del gobierno de José Gutiérrez Guerra, cambiaría la posición boliviana, en el sentido de reclamar volver al litoral marítimo, por donde históricamente había sido su territorio soberano. Entonces las posiciones bolivianas respecto a salir nuevamente al mar se dividieron en "reivindicacionistas", o partidarios de salir al mar por donde había sido litoral boliviano antes, y "practicistas", o partidarios de salir al litoral cualquiera sea el lugar; obviamente, el lugar más cercano resultaba siendo Arica, territorio que nunca había sido de Bolivia así no se podía hablar de reivindicación, por donde se orientaba el reclamo mayoritario. Estos temas ya rebasan el límite cronológico de este tomo y esta tercera parte de la *Historia Marítima.* La fuente más interesante para el tema es el libro del que es autor el que fue embajador de Bolivia en el Perú, GUMUCIO GRANIER, Jorge..., *El enclaustramiento marítimo de Bolivia en los foros del mundo,* La Paz, Academia Boliviana de Historia, 1993, 584 pp.

Capítulo V

EL PROCESO ECONÓMICO ENTRE 1906 Y 1919

A. EL PERIODO ANTERIOR: LA RECONSTRUCCIÓN NACIONAL Y LA REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA

El proceso económico que analizamos no es sino la continuidad del proceso de reconstrucción nacional y reestructuración económica, iniciado poco después de firmado el Tratado de Ancón. Por ello, Francisco García Calderón Rey, sostuvo que "... tras 1895, comienza un periodo económico positivo, cuya evolución está ante nosotros y se desarrolla hacia el trabajo, el orden, el optimismo y la riqueza general"[1]. Esta afirmación de nuestro ilustre novecentista, no hace sino recoger una idea muy generalizada en su generación y en los hombres públicos y de negocios de aquella época, acerca de la bonanza económica en que vivió el país al iniciarse el siglo XX.

El periodo económico 1906-1919 estuvo antecedido por la década de 1890, caracterizada por el crecimiento y diversificación de nuestra economía, constituyendo sobre todo "... la fuerza impulsora del rápido crecimiento económico experimentado en la década de 1890 la expansión de las exportaciones durante la segunda mitad de dicho periodo"[2]. Esta expansión permitió alcanzar:

> "... un cierto grado de "desarrollo autónomo" caracterizado por una expansión dinámica controlada internamente y de base amplia la cual estableció las bases para una economía más diversificada, con mayor capacidad tecnológica y con un sector de bienes de capital"[3].

Esta expansión vigorosa alcanzó también a sectores económicos no exportadores, como manufacturas, servicios públicos y finanzas. En

este marco se deben explicar o se deberían explicar los esfuerzos por lograr la industrialización, aun cuando tardía que se inicia a finales del siglo pasado. Así lo han comprendido Thorp y Bertham[4] al sostener que en la citada década de 1890, se produjo un *"vigoroso impulso* de industrialización... el que posteriormente pierde *intensidad"*. Según estos autores, la explicación "... reside principalmente en los efectos de la expansión de las exportaciones, en la rentabilidad relativa de varios sectores y en la evolución de la oferta y de la demanda de fondos de inversión"[5]. El inicio de esta actividad manufacturera podría ser atribuido principalmente a tres rasgos, los que a su vez combinados produjeron "factores especialmente favorables a la industrialización". El primer rasgo tuvo que ver con el nivel de la demanda, principalmente por nuestras exportaciones (azúcar, algodón y minería); el segundo y tercer rasgo específico de la década se refieren a los precios relativos, en tanto que estuvieron determinados por la tasa de cambio y a la política aduanera oficial[6].

Definitivamente, la economía limeña se expandió con rapidez, favoreciendo el establecimiento de un sector manufacturero rentable; surgido a base del "... capital y a las empresas provenientes del sector azucarero y de la minería de plata, así como de los inmigrantes "[7].

Paralelamente a este sector de transformación, se desarrollaron en la capital la banca, los seguros, la nueva bolsa de valores y los servicios públicos.

Esta economía de prosperidad no se habría consolidado de no haberse dictado por el gobierno del presidente Piérola una acertada política monetaria; vale decir, mediante la cual se instituyó el patrón de oro, el cual dio estabilidad a las transacciones económicas. Por ello, Bardella enjuició de este modo la política monetaria:

> "La política monetaria emprendida por Piérola y continuada por López de Romaña valió efectivamente para dar comienzo a un nuevo periodo en la historia económica del país, periodo durante el cual se echaron las bases del Perú de hoy"[8].

Además, porque contribuyó a poner en marcha la incorporación a la vida económica del país a nuevos estratos de su población[9].

Asimismo, debe comprenderse que esta economía de prosperidad no hubiera sido posible sin el pacto político entre los demócratas de Piérola y los civilistas de nuevo cuño, los mismos que se hallaban vinculados con la propiedad azucarera, algodonera, con las lanas y caucho y también con la banca, seguros y comercio. A este grupo civilista le cupo el papel político de intermediación con los grupos extranjeros que invirtieron en minas, industrias y comercio, logrando a cambio de esta intermediación "...negociar las condiciones de su participación y los beneficios a partir, dijimos antes de los bancos –donde iniciaron su

capitalización financiera– y los lobbies"[10]. Fue al grupo civilista al que le correspondió, además:

> "... el control directo del Estado que propiciaría la modernización y tecnificación del país a través de su mediación política, logrando así asociar su fortuna al capital extranjero"[11].

Al comenzar el siglo, particularmente –el cuatrienio 1899-1903– nuestra economía se halló "... en plena e inobjetable coincidencia con la adopción definitiva del Patrón de Oro, que continuó el movimiento emprendido ya en los años inmediatos anteriores"[12]. De otro lado, en la administración pública se ejecutaron medidas dictadas por Piérola en su segundo gobierno, a fin de ir transformando el denominado "Estado empírico" en el "Estado de forma"; en consecuencia, se encontraba en "... proceso de adecuación...y la función política del Estado a los procesos de modernización y tecnificación que acompañan a la embrionaria diversificación de la base productiva local"[13].

Se puede señalar que el comportamiento de los sectores productivos y de servicios fue de activa expansión. Así, en cuanto al azúcar, pese a que los "... mercados mundiales [eran] inciertos y [los] precios inestables[14]"que impidieran mayores inversiones; sin embargo, pasado lo peor de la crisis de 1902, algunas plantaciones reiniciaron la instalación de maquinarias de refinación. En cuanto al cobre, hacia 1903 –a diferencia de 1897 en que casi no existió producción cuprífera– ya se producía algo menos de 10 000 toneladas y por un valor de casi medio millón de libras, iniciándose un vigoroso desarrollo[15], constituyéndose centros de producción en Cerro de Pasco, Yauli, Quiruvilca, etc. El sector manufacturero aumentó notablemente respecto a 1896; en él se invirtió algo más de un millón de libras esterlinas y aun cuando distaba mucho de ser el sector predominante de la economía, tuvo "...importantes ganancias representando una incursión significativa en la oferta interna. Para 1905, por ejemplo, la producción local satisfacía la tercera parte de la demanda local de tejidos de algodón, mientras que en 1890 apenas alcanzaba el diez por ciento"[16]. Entre los bancos que funcionaban en 1904 se cuentan el del Perú y Londres con un capital de pago de Lp. 200 000; el Italiano con Lp. 100 000; el Internacional con Lp. 100 000, y el Popular con Lp. 72 000[17].

Las principales firmas comerciales que operaron en Lima en 1906, eran:

	CASAS EXPORTADORAS[18]
W.R. Grace	Graham Rowe y Co.
Duncan Fox & Co.	A. E. Ferraro & Co.
	AZÚCARES
Ph. Ott & Co.	Canevaro e hijos

Aspíllaga Hnos
E. Swayne.

F. Gulda & Co.
Elguera Hnos

Banco del Perú y Londres
J. Gildemeister
C. Weiss & Co.

Harten y Co.

C. M. Schroder y Co.

A. Kitz y Co.

C. Weiss & Co.
Tomás Brasciani
Dibós Hnos
Nosiglia Hnos
Azalia
E. Mombello
E. Rampini

Broggi Hnos

Inurritegui y Montori

G. Brandes

G. Klein
P. Nove

Yurgens

Sigmundo Jacoby e Hijos

E. Ayulo & Co.

ALGODONES
H. Beausire & Co.

MINERALES
Backus & Johnston
Cazorla Hnos

CAFÉ
Tealdo y Peri

COCA

COCAÍNA
Pehovaz Hnos y Co.

ARTÍCULOS VARIADOS
(Abarrotes, porcelanas, etc.)
Julio Normand
Dammert
Lorenzo Delaude
Solari Hnos
Falcone Hnos
N. Orezzoli
Tealdo y Peri

FANTASÍA Y LUJO
Oliveras y Valencia

ALFOMBRAS
Trefogli y Tálleri

INSTRUMENTOS DE MÚSICA
Fort

CONFITERÍAS Y PASTELES
Broggi Hnos
A. Field

CABALLERIZAS
Ridoutt

JOYERÍAS Y CAMBIO DE MONEDA
A. de Verneuil, Alexander Parry

Rosemberg y Wallach.	G. Welsch
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.
	SECTOR FINANCIERO
P. Bidegaray y H. Costes	N. Bravo
	JOYEROS
Welsch Co.	Boggiano
Jacoby Co.	Ringgold
Barcelli	A. de Verneuil
J. Copello y Cía.	Fox y Cía.
	MERCERÍA
Harth y Cía.	Ottenheim
J.H. Smith	A. Eckestein
Harten y Cía.	Klinge y Cía.
Ludwing Grim y Cía.	
	MUEBLES
Hockoppler Hnos	Malherbe y Cía.
G. Dreyfus	Magot y Cía.
Ciurlizza Maurer y Cía.	

El comercio estuvo a cargo de un importante grupo de extranjeros, los cuales vincularon los productos locales con el mercado internacional, así como intermediaron la demanda local de productos importados con sus países nativos, aprovechando eficazmente su conocimiento del mercado en la expansión del comercio metropolitano de exportación e importación, e inclusive del mercado al menudeo[19].

En relación a los costos de vida entre 1904 y 1906, se puede afirmar, basándose en la opinión formulada por la comisión de la Cámara de Comercio de Lima, que no hubo un "... alza general y ocasionada por motivos permanentes en el precio de los artículos de primera necesidad"[20]; explicándose más bien por interferencias de circunstancias transitorias. Por ello, dicho costo de vida solo era expresión de una estabilidad, entre otros factores, por el tipo de cambio.

B. DE 1906 A LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

El proceso económico de 1886 a 1906, constituye el antecedente necesario para nuestro periodo materia de análisis 1906-1919, el cual a su vez nos permite explicar, desde luego, parte de los hechos de la *Historia Marítima* concernientes a este tomo.

El periodo económico que corre entre 1906 y 1919 requiere ser explicado en el marco del período de "auge o expansión de la demanda en una economía abierta", como señalan Thorp y Bertram. Esta expansión acarreó que:

> "... las ganancias por exportaciones mantuvieran, en términos generales una vigorosa tendencia ascendente a lo largo de veinte años del siglo, siendo más aguda durante la primera guerra mundial y la inmediata post guerra. Este auge fue dominado como lo indica el Cuadro N° 2, por productos agrícolas de impacto directo en la agricultura de la costa: algodón, azúcar y, hasta cierto punto, lana. La única excepción importante a esta tendencia ascensional fue el caucho, cuyo impacto económico se restringió principalmente en la lejana y aislada amazonía al este de los andes. La rápida y creciente participación del algodón en las exportaciones totales significó que el empuje de la demanda en la costa, era aún mayor que la que sugieren los datos de las exportaciones"[21].

Según estos autores, este auge se explicaría tanto por "... los ingresos por exportaciones como el valor por retorno", mostrando un crecimiento sostenido a largo plazo[22]; o, en otros términos, esta expansión de la demanda fue alimentada "... por las exportaciones y la entrada de capitales privados en la que el gobierno desempeñó un limitado papel en términos de demanda agregada"[23].

Esta expansión, sin embargo, no fue pareja, pues hubo años como los de 1906 a 1908 y de 1913 a 1914 en que "crecieron lentamente"[24]. Asimismo, es necesario convenir en la existencia de dos ciclos económicos en este largo plazo (1906-1919). El primero correspondió al lapso entre 1906 y 1914 y, el segundo al que corrió entre 1914 a 1919. Estos ciclos se diferencian entre ellos por el impacto de la Primera

Guerra Mundial o Gran Guerra. Aboquémonos en primer lugar al ciclo 1906-1914.

Al primer ciclo (1906-1914), le corresponden años de prosperidad y de dificultad. Entre 1906-1908, se constata que mientras 1906 fue un año de "...verdadera eclosión de prosperidad"[25], avanzando sobre el dominio de las fuerzas vivas del Estado, que puso por primera vez las bases de una política económica de finalidades reproductivas; en los años 1907 a 1908, fueron de "... tendencia desfavorable"[26], presentándose 1908 como un año de "... clara depresión"[27]. Esta opinión, fue recogida por Víctor Maúrtua, quien reconoció que en el cuatrienio 1908-1912, las cifras revelaban una tendencia de "detenimiento y de retroceso". Sobre el año de 1909, Basadre lo calificó de poco halagüeño y "lleno de complicaciones", en cambio, 1910 "... dejó un saldo relativamente satisfactorio"[28], en especial en recursos fiscales, diría Bardella. Asimismo, hay coincidencias entre Basadre y Bardella acerca del año 1911, sosteniendo el primero que en aquel año "... las cosas mejoraron más"[29] –no obstante las enconadas disputas políticas– como el alza de los precios de los productos naturales de exportación que sirvieron de contrapeso a la desconfianza y el retraimiento de capitales y falta de orden y de estabilidad del país.

1912, fue año de elecciones y favorable cuando menos para el comercio, según sostuvo Basadre[30]; con resultados, en general buenos, a pesar del malestar ocasionado por las últimas y frecuentes huelgas, como se lee en la *Memoria de la Cámara de Comercio de Lima* de aquel año.

El año siguiente, 1913, predominó, al decir de Basadre "... una actitud de pesimismo", citando una apreciación de la Cámara de Comercio de Lima (*Memoria de 1914*) y referida en especial al "régimen imperante que era entonces el Presidente Billinghurst".

Como se había explicado anteriormente, la próspera economía peruana en este periodo se relaciona con la expansión de la demanda y esta entre otros, por el factor de crecimiento de las exportaciones y su diversificación que resultó poco común en América Latina; otro factor, coexistente con el crecimiento de las exportaciones entre 1900 y 1908 y que permitió la amplitud de la demanda, fueron los "... ingresos de capital foráneos, comenzando por la compra de minas y ... luego fuertes inversiones realizadas por la Cerro y en otro sectores"[31].

Las exportaciones, indudablemente generaron excedentes positivos en valores crecientes desde 1908 a 1914, partiendo de una modesta cifra de Lp. 205 863 a Lp. 3 939 860, conforme se puede apreciar en el siguiente cuadro de exportaciones e importaciones:

Exportaciones e Importaciones 1900-1919[32]

Año	Importación Lp.	Exportación Lp.	Excedentes de Importaciones(+)
1900	2 317 151	4 497 000	+ 2 179 849
1908	5 273 079	5 478 942	+ 205 863
1913	6 088 777	9 137 181	+ 3 048 404
1914	4 827 930	8 767 790	+ 3 939 860
1915	3 095 545	11 52 1 808	+ 8 426 263
1916	8 686 150	16 541 063	+ 7 857 913
1917	13 502 852	18 692 870	+ 5 140 563
1918	9 706 113	19 972 595	+ 10 267 482
1919	12 20 840	26 899 423	+ 14 695 583

En la composición de las exportaciones entre 1905 y 1915, como puede analizarse en el siguiente cuadro, dominan el azúcar y el algodón, seguido del caucho.

Composición de las Exportaciones, 1900-1940
Principales productos, participación en %[33]

Año	Algodón	Azúcar	Caucho	Lana	Petróleo	Cobre
1900	7	32	S.d.	7	0	14
1905	7	32	16	8	0	10
1910	14	20	18	7	2	13
1915	11	26	5	5	10	29
1920	30	42	1	2	5	12
1925	32	11	1	4	24	18
1930	18	11	0	3	30	19
1935	27	8	0	2	38	16
1940	20	11	0	4	29	19

En la actividad exportadora, es importante señalar que a partir de 1910 grandes empresas "... extranjeras dominaban la explotación del cobre, la plata y el petróleo, aunque el azúcar, el algodón y la lana se mantuvieron bajo control nacional"[34].

Refirámonos a las importaciones, aun cuando solo podamos restringirnos a dos años: 1909 y 1916 a través de seis categorías. Desde luego, como se podrá apreciar en el cuadro que se reproduce a continuación, las importaciones que dominaron en este periodo fueron las de bienes de consumo, otros insumos industriales y los de bienes de capital. (ver cuadro en pag. 235).

Sostienen Thorp y Bertram, que los capitales ingresados –sobre todo entre 1904 y 1908– "... fueron utilizados para la importación de bienes

Importaciones, participación porcentual en valores corrientes, categorías seleccionadas[35]

AÑO	Bienes de Consumo	Telas	Otros insumos industriales	Combustibles	Bienes de Capital	Materiales de construcción
1897	30	31	24	4	4	4
1902	33	19	19	4	9	11
1909	33	15	19	6	7	7
1916	31	13	26	8	10	8
1919	32	8	23	6	17	8

de capital, (en) una proporción nada despreciable se incorporó a la economía local vía los gastos de construcciones y compra de propiedades"[36].

En lo que se refiere a la agricultura, particularmente la costeña, vinculada con las exportaciones, podemos calificarla de crecimiento constante. Se ha sostenido sobre el particular que el principal papel en el crecimiento de las exportaciones, en la mayor parte del período de 1900 a 1920, fue asumido por los sectores agrícolas, que estaban íntimamente relacionados a la economía costeña: algodón, azúcar y lana[37]. El cuadro que sigue demuestra esta aseveración en lo que refiere a los cultivos de algodón, azúcar y arroz.

Cultivos principales de la costa[38] *(tm)*

Años	Algodón desmotado	Azúcar	Arroz pilado
1900	7 246	120 000	-----
1913	------	177 776	30 000
1916	27 603	262 010	35 500
1920	38 386	304 799	31 135

Yepes, al referirse a los cultivos de azúcar comprendidos entre 1887 y 1913, anotó: "... las exportaciones (azucareras) habían expresado un apreciable incremento"[39]. El cuadro que se reproduce a continuación muestra las cantidades, valor, producto unitario y porcentajes entre 1887 y 1913.

Exportaciones Azucareras[40]

Media años	Cantidad exportada (tm)	Valor total (Millones S/.)	Producto unitario (S/. x tm)	% del producto total sobre exportación global
1887-1891-1892	45,4	5,1	112,3	27,6
1897-1903	112,4	10,8	95,7	29,9
1904-1908	127,7	12,3	96,1	23,0
1909-1913	131,1	13,7	102,7	17,3

En cuanto a las condiciones de trabajo en los núcleos agrícolas tanto en la costa norte, como las de menos envergadura, no difieren, en cuanto a las "... largas jornadas de trabajo, por las que los hombres recibían un ingreso anual de S/ 240 y las mujeres S/120"; [lo que] provocarían años más tarde, numerosos paros y huelgas duramente reprimidos"[41].

La minería ingresó a un proceso de desnacionalización, al explotarse las minas de cobre por el capital extranjero. Sobre el particular sostienen Thorp y Bertram:

> "Una característica sobresaliente del periodo que sigue de 1900 es que el capital peruano no pudo llegar a introducirse en estas nuevas y prometedoras líneas de producción debido a la irrupción en éstas del capital extranjero"[42].

Se llegó incluso a afirmar que "es un hecho que los extranjeros valorizaban más las minas que los peruanos"[43].

El sector minería no solo se vio acompañada de nuevas inversiones a cargo de capitales norteamericanos, sino porque se promulgó un nuevo Código de Minería (el de 1901), se constituyó el Cuerpo de Ingenieros de Minas y se amplió el ramal ferroviario de La Oroya a Cerro de Pasco. Por otro lado, se dio inicio a la explotación de bismuto de la Mina de San Gregorio, del azufre en Sechura, del níquel en Ayacucho, y de antimonio, tungsteno y molibdeno, "... todo lo cual marcó el ingreso de la minería nacional a su etapa moderna de desarrollo"[44]. Por su lado, la llegada de la Cerro de Pasco Cooper Corporation al Perú, "... solo afectó mínimamente el monto total de la inversión en la economía durante la década de 1900"[45].

En cuanto al panorama laboral, la Cerro lograba enganchar al campesinado a través de "Mercantil de la Cerro". Las condiciones laborales fueron de explotación; su vida "...era un infierno, ganando salarios que fluctuaban entre los tres y cinco centavos y laboraban sin implementos de seguridad mínimos"[46]. Los mineros eran hacia 1913 algo así como 19 500[47].

La producción de petróleo se expandió hacia 1905, cuando empezó la producción comercial en Lobitos, coincidiendo "...con una mejora en las perspectivas del sector"[48], desempeñando, hasta entonces, un papel limitado, a diferencia de lo que ocurrió con el azúcar, el algodón o la plata, siendo utilizado únicamente para kerosene doméstico y para pequeñas exportaciones. El auge de esta actividad se produjo a partir de 1904 y:

> "... se debió a la aparición de un importante mercado nacional de petróleo, cuando el Ferrocarril Central y la Compañía Peruana de Vapores dejaron de utilizar carbón. Al mismo tiempo la demanda internacional crecía rápidamente. Hacia 1908, se inició la exportación en gran escala. Los

precios aumentaron hasta 1920, y de 1908 a 1925, la producción peruana creció en forma constante"[49].

La producción de petróleo procedía totalmente de las zonas de Tumbes, Paita y Amotape, en las cuales existían ya 200 pozos en 1906 y 747 en 1914.

En relación a la actividad industrial en este periodo, se ha argüido que ella "... no pudo continuar el rápido ritmo" de los años finales del siglo pasado, pese: "... al continuo estímulo de la demanda producido por el aumento de las exportaciones y a la existencia de recursos para la inversión"[50].

La disminución del ritmo de la industrialización fue un proceso gradual; se aceleró, sin embargo, probablemente a partir de 1907 "... año que marca la influencia que la depresión de la economía estadounidense y europea tuvo en todos los países latinoamericanos, principalmente bajo la forma de recorte súbito en los créditos y en la previsión de capitales en todas sus formas"[51]. Los años subsiguientes hasta 1913 fueron "... dominados por problemas políticos que tendieron a minar la confianza en los negocios y a disminuir una expansión dirigida al mercado doméstico"[52]. También al parecer influyó en la disminución de la industrialización, el aumento a nivel nacional de los precios a 82% entre 1902 y 1911, a diferencia de tan solo el 16% de los precios de los bienes importados; por ello, el mayor costo de los insumos nacionales ejerció "... presión sobre las ganancias de la industria manufacturera". El cambio de los precios relativos en desmedro del sector manufacturero se debió a una serie de factores, entre los cuales figura el crecimiento de la competencia en el mercado mundial de manufacturas; también la baja en los fletes marítimos y por la ola de inversiones extranjeras en el Perú a comienzos de la década de 1900.

En todo caso, como señalan Thorp y Bertram, parece probable que gran parte del crecimiento industrial de los años posteriores a 1900 consistió en la expansión de empresas establecidas con anterioridad en el periodo de auge[53]. En cuanto a la producción manufacturera de comienzos de siglo, las escasas ramas fabriles desarrolladas en el país correspondieron principalmente a las vinculadas con la producción agropecuaria, textil, aceite y jabón, siendo las más importantes en cuanto a valor se refiere, la primera de las nombradas, es decir, la producción de tejidos del algodón y de lana. En los cuadros que siguen se grafican las fábricas textiles en Lima, Ica, Arequipa y Cuzco que funcionaron en el lapso entre 1902 y 1913, y de tejidos de lana en fábricas en Lima y Cuzco entre 1909 y 1919:

Fábricas de textiles en Lima y provincias[54]

Dptos.	Fábricas	Número de telares		
		1902	1906	1918
LIMA	GRACE			
	Vitarte (Vitarte Cotton Mill)	290	300	730
	El Inca (Inca Cotton Mill)	120	300	850
	DUNCAN FOX			
	Progreso (Fábrica de Tejidos El Progreso)	80	140	346
	Unión (Fábrica de Tejidos La Unión)	---	---	104
	OTRAS			
	San Jacinto (Gio Batta Isola)	60	60	158
	La Bellota (Américo Antola)	---	---	---
	La Victoria (Fam. Pardo)	205	250	400
ICA	Fábrica de Tejidos de Algodón de Andrés Malatesta	84	80	91
AREQUIPA	La Industrial (M. Forga e Hijos)	176	225	260
CUZCO	Huáscar (Montes y Lomellini)	---	---	110

Asimismo, observamos cómo Grace y Duncan Fox, que tenían otros intereses en industrias afines al algodón y a la lana y su comercialización, eran las empresas más poderosas en el ramo:

Fábricas de textiles en 1918[55]

Fábricas (1918)	Capital	Mano de obra
Inca Cotton Mill Co.Ltda.	201 000	830
Vitarte Cotton Mill Co.	150 000	545
La Victoria	200 000	301
El Progreso	105 000	547
La Unión	100 000	138
San Jacinto	60 000	118
La Bellota	5 500	51
Malatesta	30 000	126
La Industrial	83 000	228
Huáscar	50 000	163
TOTAL	Lp. 984 500	3 100

Durante las dos primeras décadas de este siglo, funcionaban en el país las siguientes fábricas de tejidos de lana:

Fábricas de tejidos de lana[56]

Dptos.	Fábricas	Capital (Lp.)	Obreros - operarios		
		1918	1902	1905	1918
LIMA	Fábrica Nacional de Tejidos Santa Catalina (Boggio, Prado, Peña)	300 000	400	300	230
	Manufacturas de tejidos de lana del Pacífico (Reisser y Curioni)	60 000	---	---	140
CUZCO	Lucre (1861) (Hermanos Garmendia)	30 000	---	80	190
	Maranganí (1895) (Enrique P.Mejía)	9 000	---	100	55
	Urcos (1900) (Benjamín de la Torre)	25 900	---	---	120
TOTAL		424 000			

Añádanse otras industrias a las señaladas anteriormente, como las de curtiembres, aceite, cerveza, refinerías de aceite, fideos, licores, mosaicos y losetas, aguas gaseosas, fundiciones, molinos, chocolates y caramelos, etc.

Número de fábricas 1902 - 1933[57]

	Fábricas orientadas a mercado nacional	1902	1905	1918	1933
1	Textiles y artículos de vestir	25	24	30	39
2	Curtiembre	16	17	35	40
3	Fábricas de zapatos	2	1	7	11
4	Velas y cera	5	10	19	10
5	Muebles	2	3	11	19
6	Materiales de construcción	6	8	12	13
7	Bebidas gaseosas	3	5	71	90
8	Vinos y licores	5	4	33	---
9	Cervecerías	6	5	10	4
10	Alimentos y procesamiento de alimentos	36	85	128	144
11	Otros procesamientos y subproductos	45	42	79	93
12	Aceite de pepita de algodón	26	8	25	24
13	Trapiches de caña de azúcar	60	55	33	25
14	Refinerías de petróleo	2	2	2	2

Cabe mencionar, de otro lado, que nuestra industria nacional perdió su nivel de competencia con respecto a los bienes importados, viéndose perjudicada también por la inflación y la reducción en los costos en transporte internacionales (marítimos).

Las diversas fábricas y ramas fabriles no lograron, sin embargo, incorporar a un gran número de trabajadores urbanos, siendo la mano

de obra escasa, como anota Yepes, toda vez que existió una desproporción entre el número de habitantes de Lima al iniciarse el siglo XX –que entonces era aproximadamente cien mil– contra escasos siete mil obreros según las estadísticas; pese a ello, "... poco a poco se fue gestando un nuevo proletariado urbano en torno principalmente a las industrias textiles y de alimentos (de pan, fideos, dulces, galletas), siendo el grupo más vigoroso y conflictivo el vinculado al servicio portuario (estibadores, motoristas, etc.)"[58].

Otro sector importante en la economía de aquellos años, fue el de alimentos, que estuvo orientado al mercado interno[59]; pese a ello, no disminuyeron significativamente las áreas de cultivo como se podría pensar, al aumentar en aquellos años el área de los cultivos de exportación. La década de 1910 no se caracterizó por una severa escasez.

Sostiene Bardella que gracias a los desarrollos registrados en los sectores productivos "... el mundo de los negocios entró en un sendero de prosperidad; nuevas agencias comerciales y casas representantes de nuevos productos se abrieron en Lima; los negocios siguieron prosperando..., todo lo cual no pudo menos que traer como corolario lógico, un desenvolvimiento de igual tendencia de los bancos comerciales"[60].

En cuanto a estos, se puede acotar que entre 1905 y 1912 se constituyó en Lima el Banco Alemán Trasatlántico, filial del Deutsche Bank de Berlín, agregándose a los otros cuatro que funcionaban antes de 1905. En Iquitos operó el Comercial Bank of Spanish American Ltda., filial de un banco londinense (The Anglo South American Bank). En provincias, hacia el año de 1914 ya se habían abierto sucursales de los principales bancos limeños, entre las sucursales abiertas se pueden mencionar a la de Huacho, Callao, Piura, Trujillo, Chiclayo Huancayo, Cerro de Pasco, Chincha Alta, Huaraz, etc.

Cabe recordar que la Caja de Depósitos y Consignaciones, autorizado su funcionamiento por la Ley N° 53 de febrero de 1905, fue fruto de un aporte concertado para su constitución, por los bancos comerciales de entonces, entre los que estaban el Italiano, el Popular, el de Perú y Londres y el Internacional.

Entre 1903 y 1912 y en el marco de crecimiento económico registrado, llama la atención el desarrollo del sistema bancario y en este el que correspondió al Banco Italiano "... el cual, a pesar de sus modestos comienzos y de la cantidad con que había expandido sus operaciones y en sus primeros años de vida se había asomado al nuevo siglo como uno de los centros de crédito más importantes del país"[61]. En 1909 cumplió sus primeros veinte años "... llevando su acción de aliento y progreso a todos los centros de vida y donde palpitaba el trabajo nacional".

Examinemos otros aspectos de la economía nacional. Uno de ellos, es el de la distribución de los ingresos, que según Thorp "... probablemente

empeoró entre 1920 y 1921"[62]. El otro aspecto es el empleo, el cual fue calificado como "suficiente en las primeras dos décadas de 1900 para satisfacer una pequeña parte del crecimiento característico de este periodo"[63].

En relación a los gastos fiscales, estos "... crecieron a la misma tasa que las exportaciones y fluctuaron en forma similar a los ingresos por exportaciones en lugar de seguir un ritmo anticíclico"[64]. Inicialmente, el gasto se concentró en el área capitalina y en determinados grupos sociales, siendo la magnitud de la deuda pública mínima, originada fundamentalmente por los gastos de defensa (compra de los cruceros el *Grau* y el *Bolognesi*)[65]; sin embargo, en la medida que los conflictos se agudizaron y los grupos sociales pugnaron por nuevas perspectivas económicas, la deuda pública se incrementó hacia 1913, siendo de 60 millones y tres años más tarde en 1916 llegó a la cifra de 86 000 000,00. La deuda interna se incrementó de 7 357 055 soles durante el gobierno del presidente José Pardo a 40 428 199 en 1912 (durante el primer gobierno de Augusto B. Leguía), "... en parte a los gastos extraordinarios que se realizaron en el ramo de Guerra durante la crisis de nuestras relaciones con Bolivia y Ecuador y a razones de otro orden"[66].

La deuda externa, también subió a 17 235 220 en 1912 en virtud del presupuesto de 1909 y a otras operaciones, siendo los ingresos del presupuesto de 34 000 000.00 de soles.

Señalaremos, por último, tres hechos económicos en este lapso a ser considerados. En primer lugar, el establecimiento o funcionamiento de la Compañía Peruana de Vapores en 1906[67]. En segundo lugar, las repercusiones económicas y comerciales, sobre todo de la huelga efectuada por los descargadores del muelle Dársena del Callao en 1907. En tercer lugar –también en 1907– los reclamos de los jornaleros del puerto de Casma en torno a salarios y al trabajo nocturno[68].

C. ENTRE 1914 Y 1919: SEGUNDO CICLO ECONÓMICO

El segundo ciclo económico comprende el periodo que va entre 1914 y 1919. Este lapso se vio influido por dos hechos históricos internacionales: la apertura del Canal de Panamá en 1914, bajo la administración norteamericana, y la Primera Guerra Mundial o la Gran Guerra, como la conocían nuestros abuelos. Sobre estos dos hechos, Yepes sostuvo que estos "... van a alterar la dinámica de la base productiva de este país"[69].

El primer hecho, que tuvo grandes repercusiones no solo económicas, sino también geopolíticas para nuestro país, se analiza en el Capítulo I del presente tomo. En cuanto al segundo de los hechos, la Primera Guerra Mundial, particularmente en sus inicios en julio 1914, Lima, por efecto de lo ocurrido en la banca de Santiago de Chile, vivió

un momento de pánico en el público, surgiendo "... una corrida o fuga de depositantes del Banco Alemán"[70].

El Gobierno, a pedido de los gerentes de los bancos decretó feriados bancarios los días 3, 4 y 5 y luego los amplió a los posteriores días 6 y 7 de agosto de 1914. En su *Mensaje* al país el 28 de julio de 1915, el presidente Óscar R. Benavides explicó, un año después, que el curso normal de las transacciones así como el movimiento comercial y el cumplimiento de las obligaciones, cesaron violentamente originadas por el retiro de los depósitos acumulados en los bancos, así como por la ocultación de la moneda metálica, especialmente de oro, sobre la cual descansaba el régimen monetario nacional, por la brusca baja de los valores cotizados en las bolsas europeas. Entonces apareció con caracteres de urgencia la necesidad de reemplazar el circulante de oro, y la plata, moneda subsidiaria dentro del sistema entonces vigente en el país, no podía asumir el carácter de circulante único ni era poseída por los bancos en cantidades suficientes como para satisfacer por sí sola las exigencias de la vida económica, sostuvo Basadre[71]. Entonces se expidió la Ley N° 1986 del 22 de agosto de 1914, autorizando a los bancos de la República emitir cheques circulares al portador por el valor de 1, 5 y 10 Lp. con la garantía de sus propios activos, no pudiendo exceder la cantidad de 100 000 libras. La citada norma creó, asimismo, una junta de vigilancia del régimen monetario[72], así como dispuso que los cheques tuviesen poder cancelatorio, al igual que con las Lp. de oro. Estos cheques debían tener caracteres provisionales cuya conversión se efectuaría al firmarse la paz europea. Los cheques circulares fueron tenazmente rechazados antes de promulgarse la Ley N° 1986, por temor a que se repitiesen hechos pasados y que traerían recuerdos negativos de los otrora billetes papel moneda que envilecieron la economía nacional y provocaron una tremenda crisis financiera; solo así se pudo entender:

> "... la actitud general del comercio, entonces, expresada en telegramas de las cámaras que fueron leídas en el Congreso y en las conferencias... (y que) fue la de opinar en contra..."[73]

Otro efecto inmediato que generó la guerra mundial fue la sanción de una legislación de emergencia en relación con los artículos de primera necesidad, la Ley N° 1964 del 8 de agosto de 1914 autorizó al Poder Ejecutivo para que a medida que juzgase necesario y mientras durara el conflicto europeo prohibiera la exportación de aquellos artículos. Otra Ley, la N° 1967 del 10 de agosto de ese mismo año, autorizó al Poder Ejecutivo para que dictase las medidas de carácter extraordinario que juzgase indispensable con el fin de impedir el alza indebida de los artículos de primera necesidad o acaparamiento indebido[74].

Obsérvese a continuación los índices de precios entre 1914 y 1919:

Índice de precios[75] *(1913 = 100)*

Años	Por mayor	Costo de vida			
		Alimentación	Habitación	Indumentaria	Índice general
1914	104	107	100	100	104
1915	120	115	100	117	112
1916	146	123	115	129	123
1917	176	145	130	146	142
1918	212	162	150	192	164
1919	220	188	180	223	188
1920	239	208	200	268	210

Basadre reseñó otras repercusiones inmediatas que "... simultáneamente gravitaron las unas sobre las otras": Entre estas se pueden citar las siguientes:

a. Descenso de los precios de las materias primas nacionales de exportación;
b. Contracción de todo el comercio exterior, al reducirse las importaciones;
c. Reducción del tonelaje marítimo y alza general de fletes;
d. Ocultación de la moneda metálica, en especial del oro, socavando "la vida mercantil", el curso de las transacciones y el cumplimiento de las obligaciones;
e. Amenaza a los bancos de crédito de quedarse sin recursos;
f. Repercusiones de créditos;
g. Baja inesperada y brusca de los ingresos fiscales;
h. Graves dificultades creadas al Gobierno para el pago de los haberes a los servidores públicos y atender otros gastos del Estado;
i. Encarecimiento de los artículos de primera necesidad[76].

Como han anotado Bardella y Yepes, estas circunstancias fueron resolviéndose, de modo que no alcanzaron al Perú todos los efectos que se podían esperar de una aguda crisis como los que envolvieron a otros países importadores[77].

Para Bardella el impacto de la guerra se sobrellevó:

"Gracias a las medidas adoptadas en el sector interno y a la variada composición de la producción exportable del país integrada por materias primas de los cuales los países beligerantes no pudieran prescindir por mucho tiempo la crisis económica de la segunda mitad de 1914 y 1915, fue superada por el Perú con mayor facilidad que otros países sudamericanos"[78].

En efecto, hacia 1915 la economía nacional manifestó mejoría:

"Cuando todo parecía que el proyecto civilista estaba liquidado, la situación bélica se definió y empezó la demanda, cada vez más intensa de los países en conflicto renovándose con mucho mayor dinamismo los flu-

jos al exterior... era la tabla salvación"[79].

Aunque Yepes reconoce que desde inicios del conflicto bélico en 1914, las primeras consecuencias del mismo "... fueron desfavorables a la base productiva local ahondando aún más la fisura que amenazaba desmoronar la República Aristocrática", sobre todo cuando al reducir las exportaciones se vieron mermados los ingresos fiscales por derechos de aduana, restringiendo los gastos fiscales y obligando a despidos y reducciones de sueldos, en momentos en que el costo de vida subía aceleradamente.

El encarecimiento de los artículos de primera necesidad acarrearía consecuencias no solo para esos años 1914-1915, sino que se prolongaría a otros años, observándose en adelante que "la guerra mundial traería consigo –dice Yepes– otra nota aún más amarga: el encarecimiento a niveles exorbitantes de los artículos alimenticios"[80].

Para Basadre, los factores que encarecieron la vida al prolongarse la Guerra fueron indudablemente:

> "... la atracción que experimentaron los productores de artículos alimenticios para venderlos en el extranjero a altos precios, la reducción del área dedicada a los cultivos de panllevar aumentando el del algodón y la especulación de los comerciantes e intermediarios..."[81]

Ante este encarecimiento el gobierno de José Pardo dictó normas y medidas en relación a las subsistencias, entre las que destacaban:

a. Prohibición de exportar artículos de primera necesidad y del reembarque de los importados en los puertos de la República;
b. Liberación de derechos de importación para aquellos;
c. Establecimiento de una comisión de subsistencias;
d. Compromiso de los agricultores para vender al gobierno azúcar marca té, en la cantidad indispensable;
e. Compra de ron y azúcar para su expendio al menor precio;
f. Prohibición de exportar arroz nacional;
g. Descuento del veinte por ciento en el precio del guano a los pequeños agricultores que cultivaban tubérculos, cereales, hortalizas y legumbres;
h. Fijación de algunos precios máximos como el de la sal en Loreto, Jaén, Madre de Dios y el Callao, etc.[82]

Otra consecuencia de acción mediata de la guerra, sería indudablemente el que el civilismo plutocrático se encontró "atado de manos" para hacer frente a la presión de las masas populares ante el rápido encarecimiento de la vida, haciendo de su hegemonía política "cada vez más discutida y discutible"[83], sobreviniendo en la capital continuos movimientos y protestas de trabajadores.

Como señaláramos anteriormente, la posterior recuperación de las ventas por nuestro comercio exterior, sin embargo, no modificó la crisis y conflicto social, por ejemplo, en la costa norte, en la sierra central

y en la propia Lima, porque en muchos sentidos significó una pauperización aun mayor.

Si estas fueron las consecuencias mediatas al interior del país, se puede señalar que externamente la Guerra redefinió los mercados: se pasó de las preferencias de los mercados europeos al de Norteamérica:

> "El eje hegemónico del sistema se empieza a transferir hacia Estados Unidos sobre todo a partir de la Primera Guerra mundial. Cambios profundos sacuden la organización del mercado internacional"[84].

El desplazamiento de Gran Bretaña por Estados Unidos en nuestro comercio exterior comenzó a verificarse a finales de 1914 con 34,03% en lugar de los 32,84 que tuvo Gran Bretaña en 1913 (exportaciones e importaciones). Hacia 1915 subió al 45,76% la participación norteamericana en nuestro comercio exterior; en 1916 subió aun más a 61,5% y en 1917 alcanzó el 61,38%[85].

En lo que se refiere a nuestros principales productos de exportación tales como el cobre, azúcar, petróleo, algodón, cuero, caucho, "sus flujos al exterior se expandieron notablemente con la coyuntura que genera el conflicto internacional"[86], es decir con la llamada Gran Guerra o Primera Guerra Mundial. En la década de 1910 se observa, sin embargo, la declinación del caucho respecto a la producción en la década anterior; la misma que "... fue parcialmente contrarrestada con la aparición del petróleo como principal producto de exportación"[87].

Es de notar, que de estos productos de exportación los principales beneficiarios del auge en los mercados de materias primas durante la Primera Guerra Mundial y los años inmediatos, fueron indudablemente "... los productos agrícolas, en especial el azúcar y algodón..."[88] En todo caso, la minería y agricultura de exportación alcanzaron impresionantes tasas de expansión.

Véase en el siguiente cuadro el valor generado por las exportaciones de estos productos agrícolas y mineros entre 1900 y 1919:

Valor de las exportaciones peruanas de 1900 a 1919 en Lp.[89]

Años	Algodón	Azúcar	Cueros	Lanas	Petróleo	Cobre
1900	326 074	1 455 813	108 559	296 673	185	621 065
1913	1 420 230	1 412 665	193 809	516 891	910 259	2 010 618
1914	1 405 220	2 640 952	182 068	507 591	888 672	1 682 817
1915	1 260 477	2 976 605	159 954	598 392	1 143 977	3 372 187
1916	1 722 805	3 978 779	327 186	938 075	1 387 778	5 942 263
1917	2 878 515	4 111 463	322 858	1 711 734	1 182 051	6 250 738
1918	3 760 812	4 162 595	170 447	2 704 612	1 415 383	5 866 014
1919	6 635 782	8 314 321	624 466	1 631 664	2 320 319	4 920 449

La guerra europea, como argumenta Basadre, determinó a partir de 1915 un prodigioso aumento del valor de los productos nacionales de exportación[90].

En cuanto a las importaciones, la reducción fue moderada, "... trastocándose totalmente después de 1915; 1914 y 1915 fueron en todo caso años de tal depresión interna que la baja temporal de las importaciones no constituyó ningún estímulo a la producción local[91].

Se incrementaron las importaciones de alimentos en vista de la escasez de ellos y "... se elevaron sustancialmente"[92]. Significativas fueron las importaciones norteamericanas, y:

> "La razón por la cual existían importaciones relativamente abundantes reside principalmente en el hecho que el Perú y también Colombia habían convertido a Estados Unidos en fuente importante de aprovisionamiento aún antes de la guerra, y en la facilidad con el que podía expandirse el comercio con Estados Unidos debido a los canales ya existentes. La New York Pacific Steam Navegation Company, propietarios de la Grace Shipping Line, operaban desde hacía ya veinte años desarrollando un próspero comercio en la costa occidental del continente"[93].

También Japón estableció un puente comercial con los países latinoamericanos de la costa occidental y en especial con el Perú, aprovechándose de la guerra. Esta fuente de importaciones permitió superar una escasez aguda.

"La participación del Japón en las importaciones peruanas de tejidos de algodón, por ejemplo, subió de cero en 1913 a 8% en 1918-1919"[94].

Observemos a continuación en el cuadro siguiente el comercio exterior de nuestras exportaciones e importaciones entre los años de 1913 y 1919:

Comercio exterior del Perú[95] *(millones de soles)*

Años	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Exportaciones	91,6	87,7	115,2	165,2	184,4	199,7	269,0
Importaciones	60,9	48,3	31,0	86,8	135,0	97,1	122,0
Saldos	30,7	39,4	84,2	78,4	51,4	102,6	147,0

Examinemos ahora la dinámica de la economía de exportación sustentada en los sectores agrario y minero modernos. Correspondió el principal papel en el crecimiento de las exportaciones en la mayor parte del periodo de 1900 a 1920, "... a los sectores agrícolas que estaban íntimamente relacionados a la economía costeña: algodón, azúcar y lana..."[96], estando en manos de nacionales y oficiando un alto valor de retorno.

La industria azucarera nacional, beneficiada por los precios sin precedentes durante la guerra, fue un factor importante en el aumento de las importaciones, lo que generó enormes beneficios a los agricultores[97].

A pesar de ello y fuera del pequeño aporte a la economía por medio

del pago de salarios e impuestos, la industria azucarera "... desempeñó un papel cada vez menor en la formación de capital"[98]. En todo caso, al culminar la Gran Guerra, el sector azucarero absorbió y luego inmovilizó grandes sumas de capital nacional. En cuanto al valor real de retorno, este disminuyó respecto a la década anterior "... al elevarse los precios por las ganancias inesperadas que no se remitieron al país, las que fueron gastadas en parte en la importación de equipos que resultaron de limitado rendimiento económico"[99].

El cuadro que se reproduce seguidamente muestra la expansión de la industria azucarera en tanto hectárea cultivada, producción, consumo y exportación entre 1912 y 1916, a pesar de las consideraciones de los precios que afectaron a este producto:

Marcha de la industria azucarera en los años 1912-1916[100]

Años	Extensión de terreno en ha.	Área cultivada	Caña y pastos	Producción de azúcar y chancaca tm³	Consumo de azúcar y chancaca 000 kg	Exportación de azúcar y chancaca	Producto total
1912	195 502	37 129	9 440	192 754	36 703 066	147 410 418	184 113
1913	204 505	39 556	8 858	183 954	35 532 512	142 901 655	178 403
1914	202 086	40 728	- ----	228 055	33 071 981	176 670 709	209 741
1915	205 311	42 804	8 264	262 840	33 241 780	220 257 564	253 498
1916	202 640	40 732	8 363	276 000	36 989 422	239 010 529	275 999

La alta rentabilidad y capacidad de absorción de capitales en la industria azucarera, atrajo los recursos al empresariado peruano. Prueba de ello es la continua expansión de haciendas, hectáreas y áreas cultivadas entre 1914 y 1919, como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Haciendas azucareras[101]

Años	N°	Hectáreas	Área cultivada (caña)
1914	89	202 086	40 728
1915	86	205 310	42 804
1916	94	202 610	40 732
1917	94	228 370	45 328
1918	118	250 480	49 804
1919	117	248 390	48 754

Este vertiginoso incremento se logró merced al despojo de millares de pequeños agricultores que hasta antes de la llegada del azúcar constituían una pequeña pero estable población, controlando las aguas, el

crédito y el aparato jurídico estatal. El desalojo proletarizó a millares de yanaconas y pequeños propietarios costeños, quienes tuvieron que vender su fuerza de trabajo en las grandes haciendas. Se calcula que en la explotación azucarera la mano de obra empleada fue de 20 942 en 1913 y 22 466 hombres en 1916, siendo la hacienda de Casa Grande la que absorbió algo así como cinco mil trabajadores y Cartavio dos mil quinientos, seguida de las de Roma, Chiclín y Laredo[102].

Sostienen Thorp y Bertram que de todos los productos de exportación en este periodo, el que tuvo mayor impacto de largo plazo sobre el nivel de la demanda interna, fue el del algodón, y lo fue en tanto que este cultivo venció las primeras dificultades, desplazando lentamente al azúcar de extensas áreas de tierra costeña. El número y crecimiento de haciendas entre 1915 y 1919, parece así confirmarnos el cuadro que nos muestra Basadre; igualmente, las áreas de cultivo en aumento, apoyan esta afirmación. Observemos el siguiente cuadro extraído de Basadre.

Haciendas algodoneras[103]

Años	N° de haciendas	Área cultivada (algodón) en ha.
1915 – 1916	226	55 635
1916 – 1917	284	6 030
1917 – 1918	674	77 872
1918 - 1919	----	88 863

Entre 1916 y 1920, los porcentajes de exportaciones del algodón, subieron del 10% en 1916 al 15% en 1917, a 25% en 1919 y al 30% en 1920: toda una bonanza. El crecimiento fue en general constante y rápido en los años en los que se dio la expansión más rápida (1905-1920) "... la tasa de crecimiento del volumen de las exportaciones promediaba más de diez por ciento anual"[104]; constituyendo el factor más importante en la generación de esta tasa de crecimiento en el mercado mundial, los precios internacionales que hicieron posible una salida rentable. La primera Guerra Mundial condujo a una caída inicial de los precios entre 1914 y 1915, pero luego, los precios fueron excepcionalmente altos. Tampoco hay que olvidar el factor interno, como por ejemplo, la rápida industria algodonera, la cual "... llevó un acelerado incremento en la demanda nacional por el algodón"[105].

El siguiente cuadro señala los precios y valores de las exportaciones en porcentajes de algodón entre 1905 y 1919. (ver cuadro en la pag. 249).

Esta bonanza indujo a los agricultores a abandonar los cultivos de consumo local para dedicarse casi exclusivamente a la siembra de aquella

Exportaciones de algodón[106]

Años	Exportaciones (000 t)	Precio medio (S/. x Q.de 100 kg)	Valor exportaciones totales (%)	% del tangüis sobre total desmotado
1905	8,6	46,0	6,8	
1906	10,4	42,2	7,7	
1907	12,3	39,5	8,7	
1908	16,0	49,8	14,6	
1909	21,3	56,7	18,6	
1910	14,1	71,9	14,3	
1911	15,9	64,7	13,9	
1912	19,2	54,2	11,0	
1913	23,9	59,4	15,5	
1914	22,9	61,4	16,0	
1915	21,1	59,7	10,9	
1916	24,2	71,1	10,4	
1917	17,4	165,7	15,4	8,14
1918	21,5	174,7	18,8	19,3
1919	37,1	178,8	24,7	31,2

malvácea, elevando de este modo el valor de las tierras. Por su lado, el capital de trabajo de los algodoneros "... fue obtenido sobre todo mediante préstamos de corto plazo otorgado por los comerciantes y garantizados con la cosecha futura"[107]. En este entendido, el algodón fue un sector controlado localmente que sirvió a las empresas comerciales y evolucionó "en unidades capitalistas de producción especialmente cuando la tierra dedicada al cultivo del azúcar fue empleada para el algodón"[108].

Este producto de exportación generó para la economía nacional una característica principal: el alto valor de retorno de sus ingresos de exportación era debido tanto a la propiedad local de la tierra así como al reducido nivel de importaciones requerido para su producción. En consecuencia, la distribución del ingreso favoreció a un gran número de campesinos y arrendatarios.

Otro efecto fue que este cultivo generó importantes encadenamientos tanto hacia delante para el desarrollo nacional, como la producción de artículos comestibles en la década de 1910.

Estos efectos –demanda y encadenamientos– no permitieron, sin embargo, movilizar "... el excedente ni crearon incentivos para diversificación"[109]. Los principales capitales no tuvieron un papel de promotores de grandes proyectos en otros sectores de la economía.

Aun cuando la lana solo representó el 10% de los ingresos de nuestras exportaciones, sin embargo, cumplió un rol en la economía de la época, toda vez que fue controlada localmente, así como contribuyó al crecimiento de la desigualdad regional: la del Sur. En la economía regional del sur, la lana fue el más importante sector productivo hasta

el establecimiento de la mina de cobre de Toquepala recién en 1960. Por ello es necesario entender que la oferta de lana para la exportación alcanzó su nivel máximo durante la Primera Guerra Mundial[110] y lo fue a través de la lana de oveja.

Otro producto de exportación de impacto regional, fue el caucho también conocido como látex. Este producto se explotó en nuestra lejana selva amazónica, desde mediados de 1880, constituyendo su extracción una rentable actividad por los precios que continuaron aumentando, haciéndose grandes fortunas.

> "En 1912, la producción de la amazonía peruana había llegado al máximo rendimiento de aproximadamente 3.200 toneladas anuales y, aunque este nivel de producción se mantuvo hasta 1919, los precios en descenso redujeron el ingreso proveniente de la venta del caucho en ese año a un tercio del nivel existente en 1912. El colapso final de la economía del caucho se dio en 1920 y 1921, cuando los precios cayeron aún más"[111].

Véase en el Extracto Estadístico el impacto económico en Lp. de la producción del caucho entre 1879 y 1919:

Exportación de Gomas (en Lp.)[112]

1887	64 000
1900	------
1909	1 138 000
1919	474 000

Los productos agrícolas de exportación examinados anteriormente como azúcar, algodón, lana y caucho guardan una característica común: el predominio del control nacional. Sostienen Thorp y Bertram que "En todos los casos, hemos encontrado evidencias de la capacidad de los propietarios locales para responder a las oportunidades que ofrecen del mercado..."[113]. Asimismo, anotan los autores citados, que en los casos mencionados descubrimos que la tendencia de la propiedad en manos de los nacionales, no ofrecía por sí mismo ninguna garantía de que la expansión de la producción para exportación podría estimular un crecimiento diversificado y relativamente autónomo.

En la minería de metales –luego del control norteamericano de la exportación del cobre a comienzos del siglo–, constatamos en la primera década del siglo XX que: "... el crecimiento de la minería se basó en el cobre y un nuevo mineral el vanadio"[114], con la característica inconfundible: la desnacionalización de la minería. El capital peruano no pudo llegar a introducirse en estas nuevas y prometedoras líneas de producción. El factor clave en este proceso de desnacionalización "... fue, sin duda alguna, la habilidad de las empresas extranjeras para aventajar a los peruanos en la obtención del control de los recursos mineros"[115].

Sostiene Basadre que las aplicaciones industriales del cobre y su empleo en la fabricación de artículos bélicos, hicieron subir su precio en 1915

y en 1916, aunque bajó en 1917 y luego mejoró ligeramente en 1918.

El petróleo, producto minero no metálico de exportación, a raíz de la Primera Guerra Mundial, se halló estancado en su producción. Dos factores podrían explicar este estancamiento:

> "La escasez de barcos fue en parte la causa de esta situación, aunque la razón más importante fue la tensa situación política que se desarrolló alrededor de la industria petrolera en los años siguientes..."[116]

Los pozos petrolíferos hacia 1914 totalizaban 703, ubicados en la costa norte[117], distribuidos en la siguiente forma:

Lobitos (Lobitos Oil Field Limited)	115 pozos
Negritos (Internacional Petroleum)	448 pozos
Lagunitos (Internacional Petroleum)	120 pozos
Negritos	20 pozos

En cuanto al volumen y valor de la producción petrolífera, el siguiente cuadro nos detalla para los años 1903 a 1916:

Volumen y valor de la producción petrolífera[118] *desde1903*

Años	Producción (tm)	Valor (Lp.)
1903	37 079	149 290
1904	38 683	116 834
1905	49 700	151 529
1906	70 832	242 542
1907	100 184	312 437
1908	125 948	421 769
1909	188 128	556 337
1910	167 712	598 873
1911	195 276	785 071
1912	233 600	879 976
1913	273 459	1 033 206
1914	244 923	1 135 372
1915	343 838	1 687 141
1916	345 758	1 524 464
TOTAL EN 14 AÑOS		9 594 841

Por otro lado, el cuadro de las exportaciones de petróleo entre 1887 y 1918, elaborado también por Yepes, revela la constante expansión de este (ver cuadro en la pag. 252).

La exportación del petróleo, según Thorp y Bertram, "... se ajustaba más al estereotipo enclave de propiedad extranjera"[120]; agregando, estos autores, que dicha industria:

> "... no produjo verticalmente ningún encadenamiento hacia atrás en la economía. Por consiguiente, el estímulo que recibía la economía por las exportaciones de petróleo se limitó a los pagos que hacían las dos grandes compañías extranjeras a la fuerza laboral que laboraban y al gobierno"[121].

El mercado nacional consumía aproximadamente tan solo el 10% de

Exportaciones de productos petrolíferos[119]

Años	Exportaciones totales (Millones de S/.)	Porcentaje sobre exportaciones totales del periodo
1887-1891-2 – 1897-9	0 003	-----
1900-1903	0 249	0,15
1904-1908	1 960	0,73
1909-1913	23 328	5,90
1914-1918	60 179	7,98

las ventas totales de la industria del petróleo, sin embargo, sería erróneo sostener, como señalan Thorp y Bertram, que las ventas locales del petróleo originarían encadenamientos hacia adelante.

En esta época se originaron las primeras negociaciones y obstáculos a la vez, entre los gobiernos de Benavides y Pardo, la London Pacific y la IPC (International Petroleum Company) sobre problemas de impuestos y en especial de soberanía; en todo caso, los citados gobiernos de aquella época, en el afán por lograr un mejor apoyo financiero para el Estado para el corto plazo "... no tomaron en cuenta los costos y beneficios a largo plazo para la economía nacional"[122].

En otro ámbito de la economía, la no exportadora puede ser caracterizada de este modo: recaída en la industria y desaliento en la agricultura[123].

El sector manufacturero a partir de 1910 –cuando la economía comenzó a salir de la recesión gracias a las crecientes exportaciones de azúcar, algodón y cobre– reaccionó sin duda. Las presiones de la demanda se fortalecieron aún más cuando empezó el auge de las materias primas a consecuencia de la Primera Guerra Mundial, por lo cual: "En varias ramas de la manufactura, la producción alcanzó capacidad plena"[124].

Mas esta capacidad plena significó que las principales áreas de expansión como textiles, curtiembres, calzado y bebidas, "... sólo se ampliaban pero no profundizaba"[125]. Después de 1918 se produjo una renovada disminución en la tasa para el establecimiento de nuevas empresas en otras áreas.

En este análisis sobre nuestras economías de exportación y de importación, debemos agregar el correspondiente al análisis del llamado sector fiscal o sector público. Este sector, a diferencia de la bonanza expresada en la balanza comercial "desacostumbradamente favorable", se contrajo en sus niveles de ingresos y gastos entre 1914 y 1918, año en que "recobró" las cifras de 1913.

1914 fue un año de bancarrota, como lo anota Bardella, y pudo ser evitada mediante un préstamo de Lp. 500 000,00 que le otorgaron los bancos comerciales, y una vez agotada esta cantidad fue menester

adoptar otras medidas que permitieran establecer el equilibrio entre ingresos y egresos. Este equilibrio, esencialmente se alcanzó por una severa disminución de los gastos, que se tradujo en una reducción de los sueldos de los empleados públicos. Esta reducción "... no guardaba parecido alguno con aquella de los sectores productivos"[126], que se hallaba en bonanza. Esta reducción de gastos y, en consecuencia, del presupuesto del ejercicio de 1914, constituía en opinión del ministro De Souza –manifestada en el oficio de remisión del presupuesto– una medida extrema, sin precedentes en la historia nacional, toda vez que el tesoro público se hallaba agobiado por diversas y periódicas obligaciones, cuyo monto se aproxima al total de las armadas que la Compañía Recaudadora debe entregarle quincenalmente, así como por la reducción a la tercera parte de las entradas de aduanas.

La reducción operó, en primer lugar a través de un decreto del 22 de setiembre de 1914, y posteriormente, por ley expresa que confirmó la primera decisión. A través del decreto, se redujeron los gastos en un 30% del total autorizado en el presupuesto vigente de 1914. Mediante esta reducción "... se suprimió todos los gastos de los ministerios que no se hallaban sustentados en la partida especial ni fueron urgentes o indispensables"[127]. Estas consideraciones fueron transmitidas por el ministro de Hacienda, Aurelio De Souza, al Congreso de la República al remitir el proyecto de ley correspondiente el día 28 de setiembre de 1914.

El presidente de la importante Cámara de Comercio de Lima, Pedro Gallagher opinó al respecto que "... una vez que se halle salvado el desequilibrio fiscal con medidas de verdadera economía y prudencia que restablezca la confianza pública, hay que esperar mejores días para nuestro comercio"[128].

Con posterioridad, la legislación nacional reguló nuevos ingresos, como la creación del impuesto a los boletos de pasajes expedidos por la Compañía Peruana de Vapores (CPV), reforma en la ley de timbres, elevación de un 20% del precio de venta del tabaco, subida en la tasa de impuestos a los alcoholes y bebidas alcohólicas, alza de impuestos al capital, elevación por un año de los fletes de Lima y Callao entre 5 y el 7%[129].

En el siguiente cuadro, observamos la caída de los egresos entre 1914 y 1915, respecto al año de 1913:

Gasto fiscal[130]

Años	Gasto en Lp.
1912	3 726 426
1913	5 409 637
1914	4 102 934
1915	3 391 652

Al iniciarse la segunda administración del presidente José Pardo en agosto de 1915, el panorama de la economía nacional era de aguda crisis fiscal y de desconfianza respecto de las emisiones de los billetes por el desprestigio que gozaba el papel billete. Por otro lado, los valores de las exportaciones eran mayores a los de las importaciones, las mismas que habían quedado reducidas a consecuencia de la guerra, y por otra parte, por las limitaciones en el tráfico marítimo y a las trabas fuertes al crédito. A ello habría que agregar que el tipo de cambio era desfavorable para la moneda nacional, toda vez que los "...sobrantes de la producción del país quedaban en el extranjero a consecuencia de ese mismo fenómeno de recelo"[131].

Frente a este panorama, el presidente Pardo formuló una especie de plan financiero, comunicado en un "Manifiesto a la Nación", el día 30 de abril de 1915. Este plan consistió en tres puntos básicos:

1. Absoluta limitación de los gastos públicos a las necesidades más urgentes de la administración;
2. Aumento de las rentas públicas en la proporción indispensable para pagar los gastos nacionales y también para atender el servicio de la deuda del Estado y a la amortización de la deuda flotante; y
3. Cumplimiento estricto del principio de no realizar nuevas emisiones fideicomisarias de papel y aumentar las garantías efectivas en oro metálico[132].

En cuanto al manejo fiscal, el presidente Pardo encontró en 1915 un "... Presupuesto Nacional con un pliego de egresos mucho más reducido que los de los años 1912, 1913 y 1914. Análoga merma era visible en el pliego de ingresos"[133].

A partir de ese año, vale decir 1915, los siguientes presupuestos se incrementaron hasta alcanzar en 1918 el nivel que tuvo el de 1913, como a continuación nos demuestra el siguiente cuadro:

Presupuestos fiscales 1915-1919[134]

Años	Ingresos efectivos Lp.	Egresos efectivos Lp.
1915	3 312 778	3 391 652
1916	4 053 755	3 544 849
1917	4 703 585	4 816 596
1918	5 392 212	5 441 744
1919	6 639 702	6 647 646

La legislación dictada para aumentar los ingresos fiscales comentada anteriormente, comenzó a rendir frutos desde comienzos de 1915; sin embargo, las demás incidencias fueron autorizadas por las leyes N° 2143 y 2187 de octubre y noviembre de 1915, respectivamente, y na-

turalmente con: "... incidencia progresiva de acuerdo con los precios, en la exportación del azúcar, algodón, lana, cueros, oro, plata, cobre, plomo y petróleo..."[135], y en cuya virtud "... la situación del tesoro reflejó una evidente mejora..."[136].

A partir de 1916, al rendir los ingresos fiscales mayores sumas que las previstas, el gobierno del presidente Pardo, después de atender con puntualidad los servicios presupuestados "... aplicó buena parte de ellas al pago de responsabilidades que no habían sido oportunamente atendidas"[137]; en consecuencia, los empleados cesantes y pensionistas del Estado, recibieron primero las quincenas que no le habían sido abonadas en julio y agosto de 1915 y más tarde quedaron asignadas a todos los servidores del Estado los sueldos y asignaciones vigentes en 1914. Asimismo, se llevó a cabo el arreglo y otras obligaciones vencidas y servicios atrasados

Como se ha indicado, esta mejoría fiscal se debió a una evidente reacción favorable de la economía nacional; bonanza a su vez que "... iniciada en 1916 se prolongó más allá del término de la guerra, y aún por encima de la depresión que le siguió hasta 1921"[138]. Así, en 1918 "... el fisco pudo lograr nuevamente una recaudación de montos similares a los ocurridos en 1915"[139], sin que por ello pueda considerarse satisfactoria esta recaudación. Sobre aquella bonanza, Pedro Dávalos y Lisson sostuvo en agosto de 1918 lo siguiente:

> "Nuestra bonanza es completa. Los altos precios que han alcanzado la plata, el cobre, el azúcar, los cueros, las lanas y algodón dejan a nuestros industriales utilidades que anteriormente no tuvieron y que pueden estimarse en el triple y hasta en el cuádruple de las que normalmente ganaron en años anteriores"[140].

Ligado al aumento de los ingresos fiscales, se puede advertir que en este periodo hubo de resolver en algo el injusto sistema tributario nacional, particularmente, el que se refería a los impuestos a la renta, a la propiedad inmueble y a la utilidad industrial, las que "... nunca concedió más del 6% los ingresos fiscales"[141].

Esta estructura –tributaria como lo sostuvo Víctor Maúrtua– determinó frecuentes situaciones críticas en la economía fiscal. Solo en periodos de bonanza exportadora los ingresos públicos pasaban a un magro nivel, después del cual, el Gobierno para hacer frente al déficit y gastos, debía echar mano al crédito.

Al mejorar la economía exportadora, "... el gobierno se vio obligado a aumentar la hasta entonces débil tasa impositiva que regía para las exportaciones"[142]. Fue entonces, que el presidente Pardo, atendiendo al desarrollo económico del país, impulsado por las dominantes circunstancias de orden internacional, después del pánico que produjo la realización de la guerra dictó algunas normas en el sistema tributario, entre las que se pueden contar las siguientes:

1. Gravamen a las exportaciones de azúcar, algodón, lanas y cueros;

2. Contratos de venta del azúcar;
3. Forma y proporciones del impuesto a las exportaciones del oro, plata, cobre, plomo, y petróleo;
4. Impuesto a los minerales;
5. Impuestos a las transacciones de toda clase de bienes, acciones y derechos a títulos de herencia, legados o donaciones;
6. Impuesto por recibo al petróleo crudo, aceites, lubricantes y residuos; e
7. Impuesto a los productos agrícolas y ganaderos[143].

La nueva política tributaria, a juicio de Basadre, abrió un capítulo sin precedentes en la historia de los impuestos en el Perú, no representando "... una actitud de hostilidad o de recelo ante los grandes intereses económicos en el país"[144].

Veamos otros ingresos no tributarios que se aplicaron en esos años: los vinculados con los empréstitos internos y externos. En cuanto a los internos, desde 1914 el Estado buscó alternativas a fin de salvarse del colapso financiero; y lo buscó a través de un préstamo en Lp. 500 000, el mismo que fue otorgado como ya habíamos anotado anteriormente, por los bancos comerciales de Lima. Agotada esta suma, sobrevinieron otros nuevos créditos conseguidos a toda prisa y en condiciones usurarias fueron la precaria y transitoria solución[145]. La deuda interna a 1915 era de S/.53 315 148,00 soles, siendo los ingresos fiscales de 28 000 000,00 de soles. Según Alejandro Revoredo, la deuda interna entre 1915 y 1919 "... experimentó un notable descenso"[146], bajando en 1919 a tan solo 31 534 840 soles.

En cuanto a la deuda externa, esta había descendido a S/.10 376,641 en 1919, siendo la renta de la nación de 48 000 000,00 de soles en 1918.

Analicemos ahora el comportamiento monetario o sector monetario. Antes de asumir el presidente Pardo su segundo gobierno, explica que "... el problema de la moneda no estaba resuelto"[147]; sin embargo, durante su mandato, la política monetaria fue de prudencia y continuidad"[148], basada naturalmente en la confianza sustentada por el tránsito a un gobierno legal que significaba la normalización y la tranquilidad de la vida política, el orden en los servicios administrativos, la reducción de los gastos públicos, etc. Hacia mediados de 1916, "...el circulante no había aumentado, la situación de los bancos se hallaba en estado favorable, los depósitos y cuentas corrientes sumaban cifras crecientes, el billete aparecía sólidamente defendido por un encaje metálico y hasta el momento la importación estaba progresando"[149]; estando la moneda nacional no solo a la par de la inglesa, sino llegando a tener un premio que asciende hasta el 5%.

Al avanzar el año de 1917, la estabilidad de régimen monetario quedó asegurada no solo por el balance favorable del comercio, sino por la confianza del público que había sustituido al pesimismo, en el decir del presidente Pardo en su Mensaje.

En 1918, se produjo una escasez del numerario, acarreando alteración y desequilibrio del cambio, sobre todo a comienzos de ese año[150].

Durante esta época, 1914-1919, se produjo una abundante legislación monetaria, particularmente la Ley N° 2755, que autorizó a los bancos comerciales a ampliar hasta por Lp. 3 000 000,00 la emisión de los llamados cheques circulares.

Las instituciones de crédito durante el momento crítico pasaron la prueba, generándose la estabilidad e iniciándose "...una etapa de normalidad y luego de florecimiento"[151]. No hubo quiebras como en la Argentina y Uruguay al no tener colocados capitales en los países beligerantes. El Banco Italiano, uno de los cinco bancos comerciales que operaban en el país, apostó al resurgimiento gradual de los negocios, ayudado naturalmente por los altos precios alcanzados, según manifestó su presidente en 1916 en su Memoria institucional[152]. Hacia 1918, siguiendo "la tendencia halagadora", hizo que el directorio de este banco aprobara el aumento de capital a libras peruanas 400 000,00.

Merece comentario la creación del llamado Comité de Defensa de Alimentación, como parte de la inquietud del Gobierno de entonces, en apoyar la solución al aumento de los alimentos y artículos de primera necesidad en el marco de las consecuencias mediatas que acarreó la Guerra Mundial. Este Comité estuvo integrado por el alcalde de Lima, Luis Miró Quesada de la Guerra, por el director de la Beneficencia, Augusto Pérez Araníbar y por el gerente de la Compañía Salitrera, el señor Montero Tirado. Complementando esta medida, se puede señalar la que autorizó a la Compañía Salitrera para vender al por menor productos alimenticios y el encargo al Comité Popular para construir un mercado popular a fin que se pudiera vender a precios de costo al público. Estas medidas fueron comentadas por Basadre, señalando que: "El Estado comenzó a cumplir así funciones de mediador o intermediario entre el productor y el consumidor"[153].

NOTAS AL CAPÍTULO V

1. GARCÍA CALDERÓN REY, Francisco..., *El Perú contemporáneo. Obras Escogidas I.* Lima, 2001, Fondo editorial del Congreso del Perú, p. 152.
2. THORP, Rosemary y BERTRAM, Geofrey..., *Industrialización en una Economía Abierta: El caso del Perú en el periodo 1890-1940*, p. 33.
3. THORP y BERTRAM..., *Ob. cit.*, p.5. Las exportaciones del Perú, según estos autores "..., eran bastante diversificadas, lo cual es un fenómeno poco común en Latinoamérica ... Ningún producto cubría más de un tercio de los ingresos totales...", argumentaron estos autores en otro texto suyo: *"Perú 1890-1977. Crecimiento y políticas en una economía abierta"*; p. 53; hallándose los principales sectores de exportación "... en la década de 1890 y comienzos de 1900 (incluyendo la plata y el cobre)... bajo control nacional y dispersados geográficamente...", p. 54.
   Esta última afirmación es contraria a la planteada años antes por Ernesto Yepes, para quien "..., la nueva dinámica del capitalismo se configura nuestra economía de enclave a través del proceso descrito arriba, los propietarios locales son desplazados de las actividades agromineras exportadoras por el capital internacional, principalmente el inglés" (*Perú 1820-1920. Un Siglo de desarrollo capitalista*, p. 56). Esta tesis –la de Yepes– se encuadra bajo lo que el autor llama el Reordenamiento Interno y el control del sector exportador bajo los fenómenos de absorción, concentración y desplazamiento de las actividades más importantes de la expansión económica: minería, cobre, petróleo y agricultura, p.147.
4. THORP y BERTRAM..., *Industrialización...*, p. 2.
5. *Loc. cit.*, p. 2.
6. *Ibídem...*, p. 6. Como afirmaron dichos autores, el primer impulso de la industria manufacturera "..., podría percibirse con la expansión de la vieja fábrica textil de algodón de Vitarte, la creación de una nueva en Ica y el establecimiento de la fábrica de tejidos de lana de Santa Catalina, el rápido crecimiento de la cervecería Backus y Johnson en Lima y la modernización de los molinos harineros". (*Ob. cit.*, p. 10).
7. *Ibídem...*, p. 11. Señalan los autores, que hacia 1900, la fuerza laboral empleada en la industria fabril alcanzó las 6 800 personas y en el sector artesanal 16 000; en una Lima calculada en 100 000 habitantes (*Industrialización...*, p. 3).
8. BARDELLA, Gianfranco..., *Setenta y Cinco Años de Vida Económica del Perú 1889-1964*. p. 89.
9. *Ibídem...*, p. 91.
10. YEPES, Ernesto..., *Perú: 1820-1920 Un Siglo de Desarrollo Capitalista*, p. 184.
11. *Ibídem...*,. p.173.
12. BARDELLA..., *ob. cit.*, p. 89.
13. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 204. Dice el autor que la administración civilista pronto reestructuró las bases jurídicas de la minería (1901), el comercio (1902), la banca

(1902) y el de la agricultura.
14. THORP y BERTRAM..., *Perú: 1890-1977* ..., p. 65.
15. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 147.
16. THORP y BERTRAM..., *Industrialización en...*, p. 13.
17. YEPES..., *Perú...*, p. 165.
18. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 160.
19. *Ibídem...*, p. 160.
20. BASADRE, Jorge y FERRERO REBAGLIATI, Rómulo..., *Historia de la Cámara de Comercio de Lima*; p. 82. La obra cubre desde la fundación de la Cámara hasta 1962. Basadre examina el periodo que va desde los inicios de la institución hasta 1938.
21. THORP y BERTRAM..., *Ob. cit.*, p. 17. Consultar a los mismos autores en su libro "1890-1977..., en el cual aparece una afirmación parecida, al calificar al periodo comprendido hasta 1920, de fuerte expansión, que continuó a la "..., la tendencia ascendente iniciada en la década de 1890", p. 175.
22. THORP y BERTRAM..., *Perú 1890-1977...*, p. 68.
23. *Ibídem...*, p. 170. En el otro texto citado (*Industrialización...*) los autores enfocaban, años antes, que la expansión de la demanda se produjo a través o por los siguientes factores: "En primer lugar (por) la tasa de intercambio se mantuvo a la par desde 1898, en segundo lugar, (por) la rentabilidad del sector exportador" p. 20.
24. *Ibídem...*, p. 168.
25. Calificativo usado por el ministro de Hacienda, don Víctor Maúrtua en su libro *El Banco de la República*, citado por Bardella en *Setenta y cinco años...*, p. 89. Basadre en su *Historia de la Cámara de Comercio de Lima*, califica también a dicho año como "excelente" p. 73.
26. BASADRE..., *Historia de la Cámara de Comercio de Lima*, pp. 73-74.
27. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 73. Esta apreciación, coincide con la de Bardella al reconocer que "... si la eclosión de prosperidad de los años de 1904 a 1908 amenguó un poco en los años sucesivos, esto se debió solo a las inestables razones de carácter político y social y no a las medidas de carácter monetario", p. 90.
28. *Ibídem...*, p. 74.
29. *Loc. cit.* Análogo calificativo se lee en Bardella (*Ob. cit.*, p. 90).
30. Repetido por Bardella en su obra *Setenta y cinco años de vida...* p. 90.
31. THORP y BERTRAM..., *Industrialización...*, p. 17.
32. BASADRE. *Historia de la Cámara...*, p. 106.
33. THORP y BERTRAM..., *Industrialización...*, p. 18.
34. THORP y BERTRAM..., *Perú 1880-1977...*, p. 55.
35. THORP y BERTRAM..., *Industrialización...*, p. 14.
36. THORP y BERTRAM..., *Industrialización...*, p. 20.
37. THORP y BERTRAM..., *Perú 1890-1977,* pp. 168-169.
38. BARDELLA..., *Ob. cit.,* p. 93.
39. YEPES..., *Ob.cit.*, p. 251.
40. *Ibídem....*
41. *Ibídem...*, p. 213.
42. THORP y BERTRAM..., *Perú: 1890-1977...*, p. 117.
43. *Ibídem..*, p. 127. La consecuencia de este control es que "... parte de los beneficios del sector se canalizaron al exterior (con la consiguiente reducción del valor de retorno), que se produjeron un retardo en el crecimiento de las empresas en este sector". *Ob. cit.,* p. 129.
44. BARDELLA..., *Ob. cit.,* p. 94.
45. THORP y BERTRAM..., *Ob. cit.,* p. 140.
46. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 214.

47. *Ibídem*..., p. 215.
48. *Ibídem*..., p. 144.
49. *Loc. cit.*
50. *Ibídem*..., p. 175. Bardella, coincide con estos autores al señalar que no hubo un "... ritmo apreciable de desarrollo en la industria manufacturera..." (*Ob. cit.*, p. 96).
51. THORP y BERTRAM..., *La Industrialización* ..., p. 21.
52. *Loc. cit.*
53. THORP y BERTRAM, *Perú: 1890-1977*..., pp. 176-177.
54. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 169.
55. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 170.
56. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 171.
57. THORP y BERTRAM... *Perú: 1890-1977*, p. 41.
58. YEPES..., *Ob. cit.*, pp. 217-218.
59. THORP y BERTRAM..., *Ob. cit.*, pp. 195.
60. BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 96.
61. *Ibídem*..., p. 102.
62. THORP y BERTRAM..., *Ob. cit.*, p. 174.
63. *Loc. cit.*
64. *Ibídem*..., p. 169.
65. YEPES..., *Ob.cit.*, p. 246.
66. REVOREDO, Alejandro..., *Apuntes de historia política financiera*, p. 54. En el periodo de 1904-1908, sostiene Revoredo que se contrató el primer empréstito externo después de 35 años, con el objeto exclusivo de comprar los Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y elementos de defensa del litoral. Su monto fue de 6 000 000,00 de soles y el interés de 6% en 1908, el saldo a pagar era de 5 568 000,00 soles. Los ingresos de la nación en ese año, fueron de 30 000 000,00 millones de soles.
67. La CPV se estudia con más detalle en el capítulo X de este mismo volumen.
68. BASADRE..., *Historia de la Cámara*..., pp. 77-81.
69 YEPES.., *Ob. cit.*, p. 246.
70. BASADRE..., *Historia de la Cámara*..., p. 91. Bardella describe al respecto: "A pesar del desmentido que el banco de Santiago de Chile dirigiera de inmediato a su colega de Lima, dicha noticia del 1° de agosto de 1914 fue suficiente para que se produjera entre nosotros un fenómeno similar –corrida en bancos– que si en un comienzo se orientó en forma dirigida, hacia el Banco Alemán Trasatlántico, en los días sucesivos amenazó a las demás instituciones de crédito de la capital" (*Setenta y cinco años de*..., pp. 111-112).
71. *Ibídem*..., p. 95.
72. Se instaló el 24.08.1914, cumpliendo una importante, delicada y saludable misión según anota Basadre, *Ob.cit.*, pp. 96-97.
73 *Ibídem*...
74. Días antes de expedirse esta Ley, el Presidente Óscar R. Benavides había adoptado algunas decisiones en el mismo sentido, como no aumentar el precio de la harina.
75. BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 119. Incluye otros años como 1921 y 1922.
76. BASADRE, *Historia de la Cámara*..., pp. 89-90. Véase, también en Yepes. Establece este autor que "... la crisis que sacudió la base económica fue una de las más intensas que había conocido este país..." (*Perú: 1820-1920*... p. 247).
77. YEPES..., *Ob. cit.*, pp. 246-247, citando a Hernando de Lavalle en testimonio valioso.
78. BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 114.

79. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 266.
80. *Ibídem...*, p. 267.
81. BASADRE..., *Historia de la Cámara...* p. 116.
82. *Ibídem...*, p. 118. Véanse otras medidas en YEPES, *Ob. cit.*, pp. 268-269.
83. *Ibídem...*, p. 269.
84 *Ibídem...*, p. 254.
85. BASADRE..., *Historia de la Cámara...* p. 107.
86. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 248. Thorp y Bertram en *Perú 1890-1977*, sostienen que por "..., concepto de exportación aumentaron a un nivel sin precedentes..." (p. 54) concentrándose la economía de exportación en la costa norte y en la sierra central.
87. THORP y BERTRAM..., *Perú 1890-1977...* , p. 53.
88. *Loc. cit.*, Basadre formula una explicación de estas cifras. Véase en *Historia de la Cámara de Comercio...*, p. 107.
89. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 107.
90. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 104. Bardella, coincide con estos autores, al establecer que tan solo fue "... a partir de 1915 que las necesidades de los beligerantes dieron lugar a un aumento de la producción nacional y, como consecuencia directa, a un desarrollo de igual sentido de las exportaciones" (*Ob. cit.*, p. 115).
91. THORP y BERTRAM..., *La Industrialización...*, p. 30. Basadre apreció así: "El valor de las importaciones que descendió a cifras mínimas en 1914 y 1915, subió en los años siguientes para superar con creces las cantidades anteriores" (*Ob. cit.*, p. 107). En cambio, sostiene este autor tacneño, que las exportaciones luego de su baja en 1914 "..., aumentaron considerablemente en los años sucesivos, duplicándose en 1917 la cifra de 1913 y casi triplicándose en 1918 en que superaron seis veces las cantidades de 1900". (*Loc. cit.*).
92. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 269.
93. THORP y BERTRAM..., *La Industrialización...*, p. 30.
94. *Loc. cit.*
95. BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 116.
96. THORP y BERTRAM..., *Perú: 1890-1977...*, pp. 168-169.
97. *Ibídem...*, p. 65. Basadre y Bardella explican que fueron las "Oscilaciones violentas acompañaron al precio del azúcar", así como las "mermas en el cultivo mundial de este artículo, fueron estímulos para impulsar la producción nacional" (*Ob. cit.*, p. 105).
98. *Ibídem...*, p. 70.
99. *Ibídem...*, p. 71.
100. LAVALLE, Hernando de..., *La Gran Guerra y el organismo económico nacional*, p. 28. citado por YEPES, *Perú 1820-1920*, p. 252.
101. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*,, p. 105.
102. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 213.
103. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 106.
104. THORP y BERTRAM.., *Perú: 1890-1977...*, p. 77.
105. *Ibídem..., Ob. cit.*, p. 80.
106. GERBI, Antonello..., *El Perú en marcha*, reproducido en la obra de YEPES: *Perú 1820-1920...*, p. 253. Estos datos se refieren a la campaña 1917-1918.
107. *Ibídem...*, p. 74.
108. *Ibídem...*, p. 77.
109. *Ibídem...*, p. 89.
110. *Ibídem...*, p. 96.
111. *Ibídem...*, pp. 99-100.

112. Ministerio de Hacienda y Comercio. *Extracto Estadístico 1929-1930.*
113. *Ibídem...*, p. 102.
114. *Ibídem...*, p. 117.
115. *Ibídem...*, p. 127.
116. *Ibídem...*, p. 144.
117. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 250.
118. DÁVALOS Y LISSON, 1919: T. I., p. 343. Aparece reproducido en la obra de YEPES: *Perú: 1820-1920...*, p. 250.
119. GERBI, Antonello..., *Ob. cit.*, p. 233. Este cuadro se reproduce en la obra de YEPES, *Perú: 1820-1920...*, p. 251.
120. THORP y BERTRAM.., *Ob. cit.*, p. 152.
121. *Loc. cit.*
122. *Ibídem...*, pp. 164-165.
123. *Ibídem...*, p. 167.
124. *Ibídem...*, p. 178.
125. *Loc. cit.*
126. BARDELLA.., *Ob. cit.*, p. 118.
127. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 108.
128. *Ibídem...*, p. 109.
129. *Ibídem...*, p. 110.
130. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 119.
131. *Ibídem...*, *Ob. cit.*, p. 100.
132. *Loc. cit.*
133. *Ibídem...*, p. 113.
134. *Extracto Estadístico del Perú*, citado en la obra de YEPES: *Perú: 1820-1920...*, p. 113.
135. BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 118.
136. *Loc. cit.*
137. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 114.
138. *Ibídem...*, p. 121.
139. *Ibídem...*, p. 117. Véase también en YEPES similar apreciación, *Ob. cit.*, p. 269.
140. Citado en BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 117.
141. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 245.
142. *Ibídem...*, p. 248.
143. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 111.
144. *Ibídem...*, p. 113.
145. YEPES..., *Ob. cit.*, p. 248.
146. REVOREDO..., *Apuntes...*, p. 55.
147. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 99.
148. *Ibídem...*, p. 101.
149. *Loc. cit.*
150. *Ibídem...*, p. 102.
151. *Ibídem...*, p. 94. Véase también similar apreciación en BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 123.
152. BARDELLA..., *Ob. cit.*, p. 127.
153. BASADRE..., *Historia de la Cámara...*, p. 119.

Capítulo VI
EL PROCESO POLÍTICO

Este tomo XIII de la *Historia Marítima del Perú* transcurre, como bien sabemos, entre los años 1906 y 1919. Todos los temas que abordamos, necesariamente debemos atenderlos dentro del transcurrir del proceso histórico peruano. Toda historia particular, y la marítima lo es, no puede ser cabalmente entendida al margen de los aspectos políticos, económicos, internacionales y sociales; para superar tal limitación, nos abocamos a exponer la situación del Perú entonces, aunque desde ya, –se notará en el texto– apuntaremos a resaltar en aquellos aspectos, la incidencia que tuvieron "lo naval" y "lo marítimo".

A. LA REPÚBLICA ARISTOCRÁTICA

El "tiempo" que transcurre entre 1906 y 1919 corresponde en la periodificación –o periodización, por usar el término correcto– aportada por Jorge Basadre, a la llamada República Aristocrática.

Bien sabemos que la historia es fundamentalmente continuidad, pero para su mejor estudio, sin negar lo anterior, se recurre a señalar periodos con determinadas características. Basadre ha aportado lo que sin duda es la mejor periodización para la etapa republicana del Perú[1].

La propuesta de Basadre, hoy la más aceptada, ha sido fruto de su larga labor historiográfica que ha ido perfeccionándo a lo largo de las siete ediciones que alcanzó su monumental *Historia de la República*[2].

Con su notable talento y el afán permanente por mejorar cada vez más su obra magna, Basadre fue perfilando a través del tiempo una

periodificación para la etapa republicana peruana. Si revisáramos cada una de las ediciones de su *Historia*, podríamos comprobar esta preocupación; las diferencias las notaríamos desde dos perspectivas; por un lado, más que variaciones constataríamos cómo, obviamente, al ir ampliando la historia que relataba (pensemos solamente que la tercera edición alcanzaba a 1908), nuevas denominaciones fueron apareciendo; por otro lado, en las usadas desde su primera edición, podemos reconocer cambios, algunas veces casi similares; así, lo que fue *Prosperidad Falaz* (1842-1866) hasta la sexta edición, pasó a llamarse en la sétima *La Falsa Prosperidad del Guano*; y otras veces cambios que significan una marcada variación: así, la *Determinación de la Nacionalidad* (1820? - 1842), que apareció desde la primera edición, se trocó en: *Época fundacional de la República* en la sétima y última.

La denominación República Aristocrática aparece por primera vez en la quinta edición, en la que el maestro Basadre llevó su *Historia* hasta el Oncenio. En la cuarta edición, que llegó hasta 1908, a la última etapa que desarrolló la denominó La Reconstrucción, que comprendía los sucesos entre 1884 y 1908.

Mas en la quinta edición llamó Reconstrucción al lapso que iba de 1884 a 1899 –lo que mantuvo también en la sexta edición– y República Aristocrática al periodo de 1899 a 1919 –lo que igualmente mantuvo en la sexta edición–.

República Aristocrática es pues expresión acuñada por don Jorge Basadre y generalmente utilizada; mas habría que señalar que esta –etapa en la que transcurre este tomo de nuestra *Historia Marítima*– ha tenido para Basadre un cambio en el límite cronológico inicial, pues si en las ediciones quinta y sexta, donde recién aparece tal denominación, se iniciaba en 1895, en la sétima edición última y póstuma el inicio aparece en 1895; es decir que si inicialmente Basadre no incluyó el gobierno de Nicolás de Piérola (1895-1899) en esta etapa, posteriormente lo incluyó, y es por eso que podemos leer en el tomo VII, como Sexto Periodo: La República Aristocrática (1895-1919)[3].

Tal vez nadie ha explicado mejor la razón de ser la expresión República Aristocrática que Burga y Flores Galindo en la Introducción a *Apogeo y crisis* ..., la que hace referencia "a una serie de regímenes en los cuales la oligarquía terrateniente, comercial y financiera ejerció directamente el poder político, salvo la pasajera interrupción que significó el temprano populismo de Billinghurst"[4].

Como es comprensible, esta expresión resulta controvertida para algunos autores, lo que no ha ocurrido comúnmente con las otras denominaciones dadas por Basadre a otras etapas de nuestra república.

Por nuestra parte, creemos que el término hace referencia en lo fundamental a lo que fue la etapa; es evidente que es muy difícil –por no

decir imposible– que el nombre de un periodo plasme totalmente lo que el mismo representa. Creemos que fundamentalmente estas denominaciones son referenciales y, ciertamente, puede discreparse de ellas si es que se pretende que plasme todo lo que determinado periodo significa.

Cabría pensar solamente en la clásica periodización de la Historia Universal, aceptada "universalmente", pero que resulta impugnable por muchas razones; ¿por qué terminaría para nosotros, americanos la Edad Antigua –nombre evidentemente que no encaja en nuestra historia– con la caída del Imperio Romano de Occidente –Roma–, que para nosotros americanos, reiteramos, no tuvo ni la más mínima significación?; ¿por qué llamar Edad Media a esos diez siglos que así nomina la Historia Universal?; ¿Edad Moderna?, ¿para quién o quiénes?; ¿habrá término más Inadecuado que Edad Contemporánea, esta en la que trascurre nuestro vivir, que nos hace "contemporáneos" con Napoleón, Nelson, San Martín, el baron Otón de Bismarck, nuestro Miguel Grau, Carlos Marx?[5].

Creemos que el nombre es adecuado y que responde de alguna manera a la realidad que califica. Por un lado, de todos los nombres que Jorge Basadre consagra para las etapas de nuestra historia, es el único en que incluye la palabra República; ello puede ser sintomático si, como es observable, si alguna vez hemos sido república –con todas sus limitaciones– ha sido en aquella época; valdría solo pensar que en su trascurso tuvimos por dos décadas –"récord" no superado– un orden que permitió la sucesión normal de los regímenes presidenciales, pues en aquel periodo no llegó ningún presidente al poder por forma que no fuera la electoral; ninguno terminó su mandato tampoco (a excepción de Manuel Candamo, que murió antes de concluir el mismo), de forma diferente que la normal sucesión electoral; a ese aspecto inédito –¡y tan deseable!– se suma que quienes ejercieron el poder en esas dos décadas, todos fueron civiles; ni coroneles, ni generales, ni jefes supremos, ni restauradores, directores, libertadores, regeneradores, etc., deshonraron esa época.

Por eso creemos que el nombre de República que lo integra resulta pertinente. Más discrepancias parece despertar la expresión Aristocrática. Si se toma como sinónimo de oligárquica, resulta más adecuada; o tal vez plutocrática se adecúe mejor, si, por ejemplo entendemos que a Leguía era difícil hallarle ancestros aristocráticos, y sí se hizo de valiosa fortuna que acrecentó con el patrimonio de su esposa doña Julia Swayne.

Mas queda claro que el término República Aristocrática alcanza una notable aceptación, que nos permite entendernos, sin que se pueda dudar de su exactitud; si lo entendemos como referencial, creemos que cumple cabalmente su función de nominar una época.

Como hemos citado, la explicación que sobre República Aristocráti-

ca nos dan Burga y Flores Galindo, que adhieren a ella, transcribimos la que se incluye en la *Historia General del Perú,* Tomo VIII, de la Editorial Brasa S.A., y cuya autoría pertenece a la historiadora Margarita Guerra Martinière: "La interpretación que se hace de los gobiernos que empiezan en estos años (P. C. C. los que se inician en 1900) como "República Aristocrática", pensamos que no es del todo correcta, pues no creemos que haya existido una facción que pudiera válidamente ostentar tal título, tanto porque los escudos nobiliarios habían quedado atrás, cuanto porque quienes iban a llegar al poder carecían de las calidades de supremacía moral, posición económica y social como para poder reclamar esos títulos, de allí que no empleemos esa frase en relación al periodo que presentamos"[6]. Dejamos constancia de que no compartimos las expresiones citadas.

Para dar la imagen del proceso político de la época que vamos a desarrollar, daremos una visión general de cada uno de los gobiernos.

B. LA SEGUNDA MITAD DE LA GESTIÓN DE JOSÉ PARDO

Nuestro tomo de *Historia Marítima* que toma como hito la llegada de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, lo que ocurre el año 1906, comprende pues la segunda mitad del periodo de gobierno de José Pardo (1904-1908); José Pardo y Barreda, hijo del primer presidente civil que tuvo el Perú (Manuel Pardo y Lavalle), había tenido antes de llegar al poder participación destacada en nuestra vida internacional; en 1888 fue nombrado secretario de la Legación Peruana en España, llegando a ocupar la Encargaduría de Negocios; desde tal posición tuvo papel descollante en la defensa peruana el Alegato presentado a su Majestad la Reina Regente de España, doña María Cristina de Habsburgo[7].

Luego de su gestión en España, José Pardo volvió a la patria y se incorporó a las labores agrícolas en su hacienda Tumán, en las inmediaciones de Chiclayo; más adelante, ingresó a la docencia universitaria en las cátedras de Derecho Diplomático e Historia de los Tratados del Perú.

José Pardo constituye personaje típico que encaja con precisión en la República Aristocrática; remontándonos a tres generaciones antes, hallamos a don Manuel Pardo y Ribadeneira, quien llegó a ser regente de la Audiencia del Cuzco; hijo de aquel fue don Felipe Pardo y Aliaga, personaje prominente de nuestra primera república, varias veces ministro de Relaciones Exteriores y representante diplomático en España; hijo de don Felipe Pardo y Aliaga fue don Manuel Pardo y Lavalle, que ocupó la presidencia de la República entre los años 1872 y 1876; del matrimonio de Manuel Pardo con Mariana Barreda y Osma nacería José Pardo y Barreda, a quien veremos dos veces en este periodo ocupando la presidencia de la República; por sus ancestros, su cultura y su sólida situación

económica, que incluía la propiedad de la hacienda Tumán, podemos reiterar que era hombre típico de esta República Aristocrática.

Precisamente, Pardo había sido presidente del Partido Civil, al que se le identificaba entonces con el poder económico; tal había sucedido también con el primer civilismo –el de Manuel Pardo– aunque creemos injustamente, pues aquel primer partido político tuvo características muy distintas, tantas que tal vez podríamos decir que solo el nombre tuvieron en común. La larga duración que tuvo el término debe permitir que se diferencie uno de otro civilismo; como dijimos en alguna oportunidad "el término civilista, civilismo, perduró mucho tiempo en el Perú; como actor político de prolongada permanencia ha tenido una larga evolución. Uno fue el civilismo cuando Pardo (Manuel) gobernó y aún hasta su trágica muerte en 1878. Otro fue el civilismo posterior a Manuel Pardo; se constituyó en un grupo muy pequeño, pero muy poderoso, sustentado fundamentalmente por el poder económico. Esa circunstancia hizo que se fuera debilitando con el tiempo"[8].

La elección de José Pardo en 1904 fue fruto de la decisión de los jóvenes civilistas de llevar a uno de ellos al poder; así fueron lanzados y saldrían electos José Pardo y José Salvador Cavero. Al asumir el mando –24 de setiembre de 1904– nombró un gabinete de personalidades realmente notables: Augusto B. Leguía, ministro de Hacienda y a su vez presidente del Consejo de Ministros; Javier Prado en la cartera de Relaciones Exteriores; Eulogio Romero, en Gobierno; José Balta, en Fomento; y el coronel Pedro E. Muñiz en Guerra y Marina[9].

El periodo presidencial de José Pardo trascurrió en relativa calma política, más allá de que el presidente debió realizar varios cambios de Gabinete, aunque la supervivencia en ellos de Augusto Leguía fue reiterada. La vida política estuvo representada por el afán del partido Demócrata que comandaba Nicolás de Piérola, por aglutinar fuerzas contra su tradicional rival, el civilismo. Buscó Piérola contar –y muchas veces lo logró– con la alianza de los liberales, que comandaba Augusto Durand. Mas al fin del periodo no pudo Piérola aglutinar fuerzas suficientes para lanzar su candidatura; si en 1904 alegó ausencia de garantías para abstenerse de participar en ellas; ahora un movimiento revolucionario, encabezado por Augusto Durand, y que pretendió alzarse desde Cerro de Pasco y Huánuco, no alcanzó el éxito imaginado por sus gestores. Así, a la lid electoral para elegir al sucesor de José Pardo solo concurrieron los civilistas, alcanzando una notable mayoría electoral.

C. EL PRIMER GOBIERNO DE AUGUSTO B. LEGUÍA

La victoria electoral del civilismo que contó con el apoyo del partido constitucional, llevó al poder a Augusto B. Leguía, la figura más repre-

sentativa durante el lapso gubernativo de José Pardo, y como vicepresidentes a Eugenio Larrabure y Unanue y Belisario Sosa.

El primer gabinete que acompañaría a Leguía estuvo presidido por Eulogio Romero en Hacienda; Melitón Porras en Relaciones Exteriores, Miguel Rojas en Gobierno, Manuel Vicente Villarán, Justicia e Instrucción, Francisco Alayza y Paz Soldán en Fomento, y en Guerra y Marina el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda.

No fue tranquilo el discurrir político durante esta gestión de Leguía, de ella se ha dicho con razón que "la intranquilidad política fue una de las características del gobierno de Leguía, y como consecuencia de ello, fueron varios los gabinetes que lo asesoraron en su gestión presidencial. El ambiente político fue igualmente agitado en las cámaras, donde los partidos políticos se disputaron la directiva de ellas..."[10]

Quien encabezó la oposición al gobierno fue el pierolismo, que quiso usufructuar las divisiones que existían en la coalición gobernante civilistas –constitucionales–; los pierolistas –demócratas– también se hallaban divididos, siendo la facción más radical aquella que estaba convencida de que el único medio para poner fin a la situación imperante era ir a una revuelta revolucionaria.

Así se daría la sublevación del 29 de mayo de 1909. Esa fecha era clásica entre las efemérides pierolistas; un 29 de mayo –el de 1877– se había llevado a cabo el combate llamado de Pacocha, que Héctor López Martínez ha desarrollado extensamente en el tomo X de esta *Historia Marítima*[11].

Para ese día –29 de mayo de 1909– Carlos de Piérola e Isaías y Amadeo de Piérola, hermano e hijos del ex presidente, acordaron con unos 25 de sus más convencidos partidarios, asaltar el Palacio de Gobierno, tomar al presidente Leguía y exigirle su renuncia. El proyecto era realmente de enorme intrepidez, que le merece a Jorge Basadre el calificativo de ser "la sublevación más audaz que registra la historia del Perú desde el día en que los "caballeros de la capa" asesinaron a Francisco Pizarro"[12].

Por tres puertas el Palacio fue atacado, siendo el grupo más decidido el que lo hizo –precisamente– por la calle Palacio. Un biógrafo de Leguía ha resaltado este acontecimiento en los siguientes términos:

> "Eran las dos de la tarde. Leguía se encontraba despachando con su Secretario privado Guillermo Basombrío. En ese instante ingresó a su despacho el Primer Ministro y Ministro de Hacienda, Eulogio Romero, cuando se escucharon disparos de armas de fuego. El presidente se asomó al balcón de la Plazuela Desamparados. Al no percibir nada anormal, tomando su sombrero y su bastón, salió a la ante-sala de su despacho, y al abrir la puerta que comunicaba con ese lugar se encontró con un tropel de gente que se abalanzó a él, y a las cuales les dijo:
>
> –¿Qué significa esto?

Piérola le respondió:–

–Es que ha dejado Usted de ser Presidente y es Usted mi prisionero.

Ante la confusión que se hacía alrededor de su persona, a la nerviosidad que se notaba en el ambiente, se le exigió que firmara su renuncia a la Presidencia de la República, a lo cual se negó. Entonces fue obligado a salir, ya que existía el temor a la reacción de la poca guardia que había en Palacio que comenzaba a disparar contra los facciosos, después de haber contemplado el acto que acababa de llevarse a cabo"[13].

Todo hace pensar que los revolucionarios habían previsto el éxito, luego de la toma del Presidente: este debería aceptar la renuncia que le presentaba. Pero parece que la posibilidad de lograr entrar al Palacio, tomar al Presidente y que este se negara a firmar el documento de renuncia que se le exigía, no había sido prevista. Carlos de Piérola decidió entonces sacar al Presidente de Palacio y llevarlo hasta el próximo Club de la Unión, para que allí estampara su firma de renunciante; pero se prefirió llevarlo más lejos, a lugar más distante del propio Palacio: a la casa del Presidente; esta se hallaba ubicada en la calle Pando, hoy cuadra 8 del jirón Carabaya; en ese rumbo avanzaron por el Jirón de la Unión.

Las descripciones de este muy peculiar acontecimiento, coinciden en señalar que la sorpresa ciudadana rayaba en la incredulidad: el presidente, llevado por la más céntrica calle de la ciudad, acompañado hasta cierto momento por su ministro de Gobierno Miguel Rojas, al que convenció de dejar la partida, y rodeado por un exaltado grupo de gentes que vivaba a Piérola, mientras que se oían disparos originados en uno y otro bando. Tan desconcertante era el hecho, que Jorge Basadre recoge en su *Historia de la República* –lo que no es habitual en sus escritos– que debió quedar en el recuerdo colectivo años más tarde: "El cortejo era tan pequeño que alguien llevó a una oficina esta noticia: Leguía se ha "pasado" y ahí viene con un grupo de gente dando vivas a Piérola"[14].

Más allá de lo insólito del suceso, no habría que olvidar el riesgo en que estuvo la vida del presidente de la República; mas pudiendo eliminar físicamente al presidente, tal no sucedió. Basadre rescata este hecho que hubiera enlodado nuestra historia de inicios del siglo que ya concluyó. Dice el maestro de la historia de la República: "Sin saber qué hacer con su prisionero e impedidos de matarlo por la hidalguía que (dentro de su fervor político), caracterizaba a Carlos, Isaías y Amadeo de Piérola y a sus compañeros de aventura..." Tal vez se ha reparado muy poco o nada –lo constatamos al investigar en torno al hecho que venimos relatando–, que un acontecimiento llevado a cabo con un fervor fanático indiscutible, casi naturalmente debía concluir cruentamente con la vida de quien era considerado un adversario extremo. Mas tiene razón Basadre; lo que reconoce en los Piérola, muchas veces ha sido conducta habitual en las discrepancias políticas en nuestros

países. Ello resulta más significativo si trascribimos la reconstrucción de aquella circunstancia que hace Hooper López, biógrafo de Leguía:

> "... los revolucionarios disparaban al azar. En el grupo se destacaba la figura del Presidente que tenía a su lado al jefe de la facción, Isaías de Piérola, protegido por un hombre de color azambado, de fuerte contextura física, que llevaba a la bandolera un fusil y a cada momento le preguntaba a Piérola: "Niño Isaías, ¿ya? ". Esta actitud se renovó, seguidamente, lo que significaba una tenebrosa amenaza para la vida del Presidente"[15].

No hubo acuerdo en muchos de los comprometidos, en tránsito a la casa del presidente-prisionero, de llevarlo allí; los amotinados cambiaron de rumbo. Las calles Divorciadas, Filipinas y Coca (cuadras sexta, quinta y cuarta del Jirón Carabaya, hoy), vieron el extraño desfile-cortejo, mientras la perplejidad, que también era de las fuerzas policiales, las llevaba a no intervenir, pretendiendo rescatar al cautivo-presidente; todo ello en un lapso que se calcula alcanzó a una hora.

El extraño cortejo atravesando varias calles alcanzó la Plaza de la Inquisición (hoy Plaza del Congreso) situándose en torno al monumento ecuestre a Simón Bolívar.

Aquel lugar sería el escenario final de la revuelta; allí se volvió a exigir al presidente firmara el documento en que hacía renuncia del cargo; la reiterada exigencia fue contestada con un: "No firmo" que desconcertó a los captores, por una parte, y se convertiría en frase emblemática de esa actitud del presidente, gracias a que saldría airoso de ella.

Aunque la reconstrucción de un hecho histórico de la naturaleza del que relatamos resulta siempre cubierto por una suerte de elementos imaginativos, lo cierto es que un piquete de caballería que inicialmente se acercó a la plaza, para replegarse y volver más tarde, en esta segunda incursión, siempre al mando del alférez (teniente según otras versiones) Enrique V. Gómez, ordenó hacer fuego; por cierto que nadie podía imaginar con certeza el resultado de acción tan aventurada; pero lo inevitable sucedió: cayeron muchos muertos y heridos, quedando extrañamente en el piso el presidente Leguía y su ministro Manuel Vicente Villarán, que lo era en la cartera de Justicia. Todo hace pensar, como narra Hooper López, que al producirse los disparos "ante la avalancha de la gente y atropello de los más que trataban de huir de las sucesivas descargas, el Presidente fue arrastrado al suelo, lo cual, indudablemente, salvó su vida"[16].

Lo cierto es que de ese hecho el presidente fue rescatado y el autor de tal hecho ascendido en el acto a capitán[17].

Tan desconcertante acontecimiento permitió que los conjurados se retiraran en veloz fuga y que el presidente, que desde entonces manifestaría un acertado manejo de las situaciones más difíciles a su favor, montado a caballo, quiso realizar, de regreso a Palacio, el mismo reco-



El presidente Augusto B. Leguía en su despacho, después de los sangrientos sucesos del fallido golpe de Estado del 29 de mayo de 1909. (Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 66, Lima, 5 de junio de 1909).

rrido que lo había traído contra su voluntad hasta la Plaza del Congreso; el escenario era el mismo, mas entonces el presidente pudo recibir manifestaciones de respaldo popular.

Como consecuencia de este levantamiento, Leguía inauguró un nuevo gabinete ministerial, dándole la presidencia al ministro de Gobierno, Rafael Villanueva. Mas no fue tan solo, un nuevo Gabinete el que instauró; se inauguró también una nueva era en el gobierno de Leguía, que se caracterizaría por la represión a todos aquellos que disentían del gobierno. Para Luis Durand Flórez aquella represión "era un anuncio del "Oncenio", próximo gobierno dictatorial leguiísta"[18].

Los juicios que se sucedieron enturbiaron notablemente el clima político del país, dañando, creemos, la indispensable serenidad que se requería en momentos en que los problemas con Chile –como se menciona en lugar aparte, oportunamente– alcanzaban notable gravedad.

El año 1911 los conflictos políticos alcanzaron altas cotas; en ello tuvieron que ver las elecciones parlamentarias de ese año, que permitían la renovación de un tercio de los diputados y los senadores; la lucha política fue tenaz y el intervencionismo del gobierno, reiterado; en Lima y en provincias, las acciones del oficialismo contra los opositores fueron constantes. A ello se sumó el fraccionamiento de los mismos partidos políticos, incluyendo el civil, que contaba con un grupo fiel al presidente y otro grupo, bastante numeroso, que se le oponía. Los ataques de Piérola al gobierno eran vigorosos y muchos rozaban con la convocatoria a la insurgencia ciudadana contra el gobierno. Tanto conflicto hacía presagiar un eventual quiebre del régimen constitucional, lo que dio origen a una alianza civil-liberal-constitucional. Sin embargo, la violencia contra los opositores al gobierno, en especial los civilistas no gobiernistas, fue muy grande, llegándose muchas veces al uso de las armas, cuando no a los ataques a pedradas, con la cómplice abstención de la Policía, a pesar de que muchas veces esos ataques fueron incluso contra representantes al Congreso.

Evidentemente, Leguía mostró –lo que tan claro quedaría en su larga gestión denominada *Oncenio*– una enorme capacidad de maniobra para asegurar resultados a su favor y, especialmente, manejar los jurados y organismos electorales para asegurarse una mayoría parlamentaria; las maniobras más o menos evidentes o más o menos disimuladas del Gobierno durante las elecciones de 1911, le permitieron una mayoría que manejó el Legislativo hasta el fin de su mandato; fue entonces que se constituyeron dos grupos en el Parlamento; unos, civilistas que acataban los dictados de Leguía y otros civilistas disidentes, marcadamente dispuestos a la defensa de la Constitución y la legalidad, tantas veces avasallada por Leguía.

En verdad, habría que señalar que luego de su insólita actitud el 29

de mayo de 1909, Leguía acentuó el sentido presidencialista y personalista autocrático que le imprimió a su gestión gubernativa; un halo providencialista pareciera haberse apoderado del Presidente, convencido de que el haber sobrevivido a tal atentado era prueba de que estaba llamado a altos designios al servicio de la República; así, de su providencial sobrevivencia de aquel día, dedujo sus atribuciones para hacer de su voluntad dictados de gobierno. El *Día del Carácter* fue estatuido cada 29 de mayo, y era festejado con solemnidad; evidentemente, ese rasgo de la personalidad caudillesca de Leguía se vio, si no favorecido, por lo menos alentado por la vieja proclividad de grandes sectores para mostrarse obsecuentes ante el poder, aunque este se vea teñido de prepotencia e ilegalidad.

La lucha política se intensificó cuando era previsible que el Consejo de Guerra, convocado para juzgar a los insurgentes del 29 de mayo de 1909, debía dar su fallo. Aunque se pretendió involucrar a Nicolás de Piérola en el alzamiento, tal no ocurrió. Si bien el golpe de aquel día, de triunfar lo hubiera encumbrado en el Poder, es evidente que Piérola no tuvo conocimiento del mismo. Sin embargo, en carta que enviara a su hermano Carlos, en los días que era juzgado, expresó sentirse solidario con los que sufrían aquel proceso. El fallo condenó con la mayor pena a Isaías de Piérola –ocho años de cárcel– y con penas menores a Carlos y Amadeo de Piérola y otros dirigentes del partido demócrata[19].

Desde las vísperas de la fecha prevista para dar a conocer el fallo que sentenciaba a los gestores del 29 de mayo de 1909, la opinión pública mostró expectativas y agitación. Ello se vio agravado por la actitud del Senado que, habiendo aprobado un proyecto de ley de amnistía, reconsideró su actitud, remitiéndolo a estudio de comisiones.

Fue entonces cuando el clima político se vio violentamente alterado a partir de un escrito que un joven y brillante profesor universitario, José de la Riva-Agüero y Osma, suscribiera el 9 de setiembre de 1911, y que el diario *El Comercio* hizo público tres días después. Aquel documento fue escrito en relación al proyecto de amnistía que, como ya vimos, aprobó inicialmente el Senado, pero posteriormente lo retiró para remitirlo al trámite de comisiones, viejo recurso del poder cuando pretende postergar indefinidamente ciertos temas.

Lamentablemente desde el Ejecutivo, pronunciado el Senado por la amnistía, se hizo público que el Gobierno, de prosperar aquella amnistía, se vería en "la necesidad patriótica y la obligación sagrada de impedirlo por todos los medios alcanzables". Tales declaraciones que desconocían la potestad del Legislativo en asunto tan delicado, provocó la reacción condenatoria de Riva-Agüero. En el artículo que comentamos, el joven maestro universitario denunciaba:

"No es de dudar el propósito intimidatorio contra las mayorías legislativas, hasta hoy tan sumisas, tan fieles a las obligaciones de su inglorioso nacimiento en el último tercio. Se repite el procedimiento empleado por esta administración en varias ocasiones, y en especial hace dos meses: dar a entender públicamente y por escrito, y afirmar oral y privadamente con toda rotundidad y énfasis, que llegado el caso, se acudirá a lo que llaman "medidas enérgicas y extremas", y que serían sin eufemismo golpes de estado y actos de la más calificada dictadura"[20].

La crítica de Riva-Agüero resultaba demoledora para el autócrata Leguía. A pesar de su juventud –26 años–, Riva-Agüero se había mostrado como una de las más brillantes inteligencias peruanas de entonces; bastaría hacer el recuerdo de sus dos tesis, la de Bachiller, en 1905 *–Carácter de la literatura del Perú independiente–* y la de doctorado, en 1910 *–La Historia en el Perú–*, en las que había deslumbrado a los jurados por la enorme erudición que había mostrado. Inteligencia privilegiada y recta actitud cívica, su palabra era recibida con autoridad.

No trepidó Riva-Agüero en proclamar lo ilegítimo del proceder del Ejecutivo, de ser cierto lo que proclamaba; concediéndole al Gobierno el beneficio de la duda, mencionaba "queremos creer que no abriga resuelta intención de realizarlas, que son mera fanfarronada". Criticó las veces que el Gobierno había violado los mandatos constitucionales, y ponía en duda el derecho del Gobierno de sancionar a los revolucionarios, cuando el mismo Gobierno "desde el siguiente día al 29 de mayo perdió ese derecho por la forma como ejerció la represión por el saqueo y la clausura de la imprenta de *La Prensa*, por el cúmulo de extralimitaciones y abusos que no ha cesado de amontonar después".

La dureza de la crítica que –incluía como vemos la desautorización moral al Gobierno para castigar a los sublevados del 29 de mayo– iba mucho más allá, pues señalaba que había que amnistiar a aquellos "cuya conducta no puede menos que aprobar la conciencia pública". Mas lo que debió colmar la paciencia del autócrata que ocupaba el sillón presidencial, fue el que justificara plenamente la fallida revolución de entonces, y, más aún, que lamentara su revés. Fueron sus palabras:

"Estamos obligados a confesarlo hasta quienes con mayor vehemencia censuramos a la revolución hace tres años: los posteriores sucesos han dado completa razón a sus autores. Pudo ser inoportuna y prematura; ningún hombre imparcial la tiene ya por infundada. Cuanto entonces pareció extremosidad, aventurada predicción, efecto del apasionamiento de partido, ha resultado, para desdicha del Perú, profética previsión, realizada punto por punto. Si en todos fue adivinación o en algunos coincidencia casual, no importa averiguarlo, pero la sociedad no puede presenciar impasible, sin indignación y protesta, que los que pronosticaron con toda exactitud los daños presentes y se ofrecieron al sacrificio para evitarlos, los que por su valor y el

infortunio noblemente sobrellevado se han hecho acreedores a las simpatías generales, continúen padeciendo en los presidios un castigo que la opinión pública independiente proclama inmerecido día a día.

El más extremado conservadorismo, el autoritarismo más rígido y férreo, tiene que reconocer en determinados casos, so pena de incurrir en tremendo absurdo, la legitimidad de la insurrección, equivalente en lo social a la defensa privada del individuo. Recursos peligrosos y dolorosos, ocasionados a grandes males, como todos los violentos y extremos, las revoluciones, de que tanto se ha abusado en la América Latina, son sin embargo legítimas y necesarias en excepcionales momentos, si no se quiere entregar sin defensa los países al ciego arbitrio y al capricho despótico de sus gobernantes de ocasión. Merece represión muy severa cuando la determinan mezquinos intereses de personas o bandos; pero merecen respeto cuando la inspiran sinceros propósitos de salvación nacional. ¿Qué persona leal y honrada negará que la de 1909, si hubiera tenido éxito, habría aprovechado al Perú tanto o más que la de 1895?

Las revoluciones se justifican, no sólo por su triunfo, como se ha dicho y repetido, que sería cifrar la razón en los azares y contingencias de la suerte; se justifican, aún vencidas, por la consideración de la mayor utilidad social. Son justas, aun sofocadas, aquellas cuya victoria habría producido indudablemente mayores bienes que males, aquellas que la opinión ilustrada y serena reputa convenientes y regeneradoras. Y entre los peruanos que no dependen del gobierno y conservan el feliz privilegio de poder sentir y hablar con verdad, habrá poquísimos que hoy no deploren como una inmensa desgracia nacional el fracaso de la revolución del 29 de mayo"[21].

El vigoroso alegato de José de la Riva-Agüero debió tocar muy frontalmente al presidente, desacostumbrado a que se le enrostraran sus excesos. Mas queda claro también que el discurso constituía una verdadera "apología" del frustrado golpe de Estado[22].

La crítica de Riva-Agüero al gobierno y a quien lo representaba casi exclusivamente, Augusto B. Leguía, desbordaba los límites del pedido de amnistía para los comprometidos en la sublevación del 29 de mayo; la crítica severa y lacerante dejaba en muy mal pie al gobierno de turno, al que veía como "el reinado de la versatilidad, de lo ilógico y lo incongruente. ¿Quién puede decir –terminaba preguntándose– con seriedad qué representa y qué quiere este gobierno en una esfera superior a la del predominio personal y los intereses momentáneos?"

Habrían sido infundadas y fatuas las críticas de Riva-Agüero, si el Gobierno no hubiese reaccionado contra él. La misma noche en que *El Comercio* publicó el documento, fue extraído de su casa y con engaños conducido a la Intendencia, donde se le había dicho se entrevistaría con el ministro de Gobierno; no sería así y más bien se le dio prisión en un calabozo denominado "Bolognesi"[23].

El Comercio daría al día siguiente noticia de la prisión de Riva-Agüero y de inmediato la reacción estudiantil se expresó en una gran asamblea universitaria en la que firmaron un acta de protesta por el atropello infligido al joven profesor. Casi simultáneamente con la conclusión de la vigorosa protesta estudiantil, Riva-Agüero sería puesto en libertad. Los universitarios habían escrito una bella página del historial de la juventud estudiosa del Perú, solidarizándose con su maestro. El Gobierno, habría que reconocerlo, había dado un paso atrás ante los excesos cometidos. Desgraciadamente, la fuerza pública, sin duda obedeciendo órdenes superiores, puso la nota trágica de todo aquel atropello, al atacar a una delegación estudiantil que buscaba conversar con las autoridades; jóvenes heridos y un muerto, fue el saldo cruento de tan arbitrario acto.

Que se había escrito página honrosa en la lucha por la libertad y contra la autocracia, lo demuestra la victoria alcanzada por los legisladores de la minoría en el mismo seno del poder legislativo: la Cámara de Diputados. Allí la propuesta de la minoría para emitir un voto de aplauso a la juventud por su valiente actitud en defensa de las libertades, llegó a ser aprobada por la mayoría, ganándose así la votación, más allá de que los diputados gobiernistas lograron incluir en la moción que ella no tenía alcance político; declaración evidentemente "lírica" que no disminuía en nada, creemos, la victoria de la minoría congresal, y el significado del reconocimiento al gesto de la juventud universitaria.

Las repercusiones de los incidentes que hemos relatado, tuvieron largas resonancias; varias veces se reorganizaron los gabinetes ministeriales y, desde el Congreso los grupos opositores dejaron oír su voz no solo en notables debates, sino también reclamando de los ministros explicaciones de sus actos.

Desde el gobierno se vivió también la preocupación por darle mayor solidez a su estructura partidaria, y así se dio la reorganización del Partido Civil.

Leguía supo superar los enconos políticos y concluir su mandato, lo que a muchos pareció que no ocurriría, mas ocurrió. Por otra parte, al concluir su gestión lo acompañaría la razón cuando a la entrega del mando a su sucesor expresó:

> "Me ha tocado ejercer la suprema magistratura en momento histórico agitado y azaroso cual ninguno. Al malestar económico que sufría el País al terminar del año de 1908, como reflejo de la crisis que atravesaban entonces los mercados europeos, se han sucedido inexorablemente grandes convulsiones políticas internas que han perturbado su marcha próspera y tranquila, crisis internacionales, algunas de las cuales nos pusieron al borde de la guerra, la mayor y más cruel de la desgracias que pueden afectar a los pueblos; y hasta crisis de carácter social, en razón de la lucha constante que

viven capital y trabajo en su afán de destruir, sino de encontrar la fórmula salvadora de garantía que asegure la conservación de uno y otro. Todo este cúmulo de graves y sucesivos acontecimientos, han hecho de mi gobierno una lucha sin tregua y de mi administración una faena sin descanso".

No le faltaba razón al presidente saliente, para expresarse de tal manera el 24 de setiembre de 1912, al hacer entrega del mandato presidencial a su sucesor. Leguía concluía su mandato en medio del repudio de grandes sectores nacionales que de muy diversas maneras lo manifestaron, y así nada podía hacer presagiar que siete años más tarde volvería a la primera magistratura del País.

Mas Basadre hace un comentario que creemos tiene significación, más allá a que apunta a la "resurrección" de Leguía, lo que ocurriría en etapa a la que se dedicará ya el próximo volumen de esta *Historia Marítima*":

"Una nueva y vigorosa personalidad política había aparecido, inteligente y enérgica aunque fuera muy combatida. Este hombre poseía ya el enorme capital de haber gobernado el Perú sin que lo derrocaran y gustaba de las actitudes riesgosas y audaces. Quienes lo trataban, reconocían en él una rara simpatía personal. En el Perú, donde políticamente se ha visto muchas veces la resurrección de los "huesos", Augusto Leguía no había terminado, por cierto, su carrera política al dejar el poder, entre silbidos y denuestos, el 24 de setiembre de 1912".

D. LA TRUNCADA ADMINISTRACIÓN DE GUILLERMO BILLINGHURST

En torno a Guillermo Billinghurst hay asentimiento en el sentido de que representa un momento distinto en el transcurrir de la República Aristocrática; tan distinto en realidad, que con él terminaría esa irrepetida etapa de nuestra historia en la que durante veinte años se sucedieron ordenadamente, sin interrupción alguna, los encargados del poder ejecutivo en el Perú.

Sin caer en fatalismos retrospectivos, podemos decir que de alguna manera, el intenso periodo presidencial de Augusto B. Leguía, propició su presencia estelar en la política de entonces.

Guillermo Billinghurst había nacido en Arica el año 1851, habiendo cursado sus primeros estudios en su ciudad natal y continuándolos posteriormente en Buenos Aires, donde realizó estudios inconclusos de ingeniería. Su presencia en la política peruana insurge al lado de Nicolás de Piérola, habiendo estado al lado de este personaje en acontecimientos como la expedición del *Talismán*[24], la intentona revolucionaria de 1876 en Moquegua[25] y en 1877 la sublevación del *Huáscar*[26].

Estuvo obviamente al lado de Piérola en los días de la Dictadura,

consecuencia de la ausencia del presidente Prado del Perú a fines de 1879; entonces Piérola lo nombró coronel del ejército de Reserva y jefe de Estado Mayor; es conocida su valerosa actuación en la batalla de San Juan –13 de enero de 1881–; a consecuencia de ella viajó a Chile en calidad de prisionero.

Cuando Piérola encabeza la revuelta contra Cáceres en 1894, Billinghurst estuvo al lado del caudillo y es conocido que contribuyó aportando los medios que hicieron posible tal levantamiento. Establecido el régimen constitucional, fue elegido diputado por Tacna y vicepresidente de la República. Como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Chile, negoció y firmó por nuestro país el Protocolo Billinghurst-Latorre; pareció ser el candidato natural de su partido –el Demócrata–, para suceder a Piérola en la presidencia del Perú, mas éste no le dio su apoyo, por lo que abandonó la política por algunos años retornando a sus actividades mercantiles; cuando en 1908 se reorganizó el Partido Demócrata, volvió a la actividad partidaria, siendo elegido alcalde de Lima. Desde tal posición mostró una especial peocupación por atender las necesidades de los más pobres. Su *Memoria* como alcalde en 1910, incluyó muy importantes consideraciones en torno al aumento de los precios de las subsistencias.

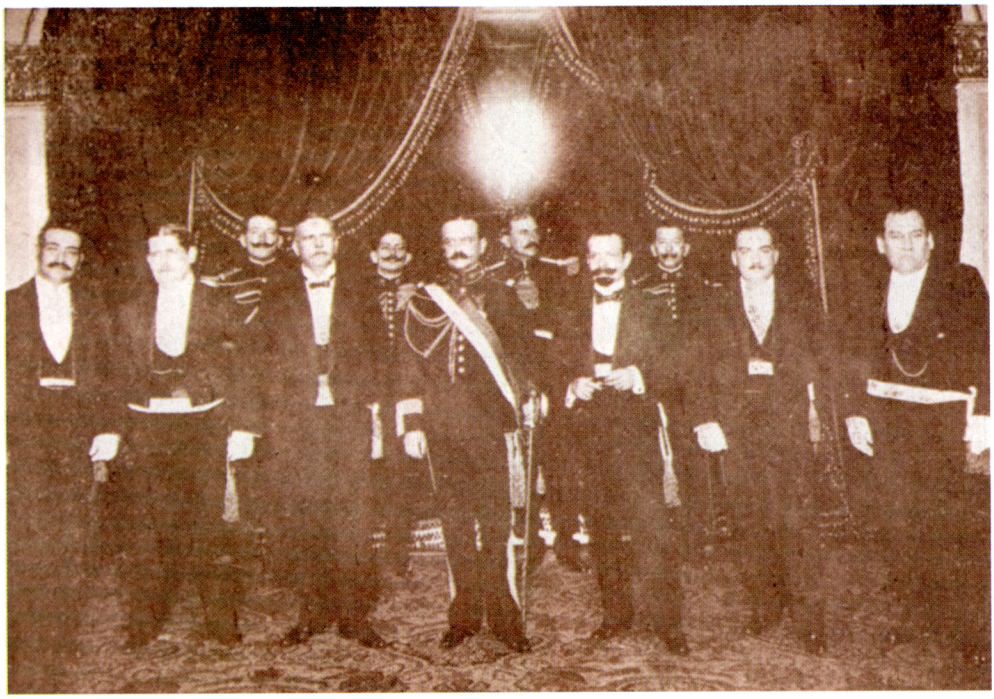
Con estos antecedentes, entre ellos su preocupación por amparar a los sectores más menesterosos, se lanzó a la lid electoral; Piérola una vez más se había negado a ciertas concesiones en busca de una candidatura unitaria; él mismo, ya septuagenario, no hubiera sido el candidato ideal; Billinghurst, sin asumir la representación de aquel partido, evidentemente cosechó gran parte del electorado pierolista (o demócrata, entendiendo como tal a los seguidores del partido fundado por Piérola); eso explicaría la rapidez con que creció el apoyo ciudadano a partir del momento en que aceptó ser candidato, popularidad que ha llevado a muchos a hablar de que correspondería a un "pierolismo sin Piérola".

Su campaña electoral, puede afirmarse, tuvo características casi inéditas en nuestra historia política; como pocas veces, la "oferta" electoral giró fundamental sobre temas de aspecto social, casi totalmente ausentes antes; el tema del abaratamiento de las subsistencias fue muy difundido, y como el pan es el símbolo del alimento en la mesa popular, en la propuesta billinghurista resaltó la promesa de abaratar tal producto; particularmente en la gran manifestación popular del 19 de mayo de 1912, se lucieron imágenes que representaban unos panes de enorme tamaño, proclamándose que de llegar Billinghurst al Gobierno tales costarían cinco centavos; otras imágenes luciendo unos panes reducidos, anunciaban que tales costarían dos reales (es decir cuatro veces más), de llegar a la presidencia Antero Aspíllaga, el otro candidato.

Aspíllaga fue el candidato que representaba la continuidad del ré-

El presidente Guillermo Billinghurst y los nuevos ministros que incorpora a su Gabinete en agosto de 1913: general Enrique Varela, Francisco Tudela y Varela, Carlos Paz Soldán y Baldomero F. Maldonado. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).





El coronel Óscar R. Benavides,
Presidente Provisorio, en mayo de 1914,
acompañado de su nuevo Gabinete.
(Reproducida de *Variedades*, Año X,
N° 325, Lima, 23 de mayo de 1914).

gimen que fenecía, aunque "postuló con el poco entusiasta apoyo del presidente Leguía y con una seria escisión dentro del partido mismo"[27]. El escaso apoyo se podría explicar también por la eventualidad de la prórroga de Leguía en el poder, ya sea por la nulidad de las elecciones, o por la postergación de las elecciones de su sucesor.

Pero Billinghurst sería elegido presidente por el Congreso (por amplia mayoría de 132 votos contra 30), a pesar de impugnaciones y denuncias de irregularidades durante las votaciones populares; en esa circunstancia el Congreso fue sensible a la opinión popular[28] y recogiendo el sentimiento ciudadano llevó a la primera magistratura del Perú a quien se considera, por otro lado, el primer presidente populista en nuestra historia[29].

No fue tranquilo el discurrir del periodo que inauguraba el 24 de setiembre de 1912 Guillermo Billinghurst; después de todo su victoria representaba también –bueno es remarcarlo– "la primera grave crisis de la República Aristocrática"[30]; mas a ello contribuyó también, lo que con tanto acierto ha apuntado Rivera Serna respecto de Billinghurst:

> "Hombre de temperamento violento e intransigente, pronto hubo de enfrentarse, olvidando afinidades políticas pasadas, a un sector del civilismo y a los liberales. Pensó, ilusamente, que sólo le bastaba contar con el apoyo popular para gobernar. Fruto de esta política fue el continuo cambio de gabinetes que tuvo en el curso de su breve mandato presidencial y los mítines y asonadas que se produjeron contra la persona y la propiedad de sus adversarios políticos"[31].

El fuerte carácter del presidente Billinghurst lo haría entrar en conflicto con el Congreso en el que no contaba con mayoría; aquellos enfrentamientos lo llevaron a –en medio de su carácter intolerante– pretender la disolución del Congreso; el enfrentamiento entre los poderes se agudizó al no contar el presidente con prensa adicta, ya que muchas veces se mostró intransigente con la prensa y fue evidente que azuzó ataques "populares" contra los periódicos, que contaron con la tolerancia –sino la participación en ellos– de las fuerzas llamadas a conservar el orden.

Así resultó inevitable el conflicto de poderes, en el que terció –no hay golpe de Estado que no lo decida en última instancia la Fuerza Armada– finalmente el ejército. Se dijo entonces que el presidente Billinghurst pretendió armar al pueblo –las milicias populares– lo que llevaría a un enfrentamiento inevitable con la Fuerza Armada. El mismo general Desvoyes, jefe de la Misión Militar Francesa, se dirigió al presidente expresando su disconformidad con tal eventualidad[32]. De tal manera, el presidente resultaba sin apoyo alguno, salvo el entusiasmo de cierto sector popular. Creemos también que el carácter del presidente pudo estar alterado por alguna dolencia física, mas en todo caso sus medidas extremas desembocaron en el golpe de Estado del 4 de febrero de 1914[33].

E. EL INTERREGNO DE ÓSCAR R. BENAVIDES

La crisis que concluyó con el mandato de don Guillermo Billinghurst, fue resuelta ensalzando a la presidencia de un Gobierno Provisorio al coronel Óscar Raimundo Benavides. Para muchos sectores era indispensable retornar de la manera más pronta al orden, y deploraban el crimen inexplicable que significó el asesinato del general Enrique Varela, valeroso jefe, combatiente en los días de la Guerra con Chile. Expresamente adverso a la entrega de armas al pueblo, luego de despachar con el presidente de la República –que le aseguró que tal no sucedería– decidió pernoctar en el cuartel de Santa Catalina, sin duda para vigilar el arsenal allí existente y que suponía sería el que se entregaría al pueblo, caso de llevarse a cabo el plan que se atribuía al presidente. Lamentablemente ese distinguido jefe, entonces ministro de Guerra y Marina y presidente del Consejo de Ministros, debía ser hecho prisionero esa madrugada del 4 de febrero; las órdenes impartidas por Benavides y los conjurados eran en el sentido de que a los jefes no comprometidos en la conjura se les guardara las indispensables consideraciones y, obviamente, el respeto a sus vidas. Lamentablemente, el general Varela era sordo, y cuando a las 3 de la mañana de ese infausto día, el teniente Cavero y un escaso grupo de individuos de tropa ingresaron a la habitación donde dormía el general invocándole su rendición, el general que dormía, y como hemos dicho además era sordo, no respondió a tales exhortaciones, lo que provocó la extraña reacción del cabo Teodomiro Neyra que le hizo un disparo que resultó de necesidad mortal.

Mas el Congreso llegó a reunirse, ya derrocado el presidente, aprobando la constitución de una Junta de Gobierno que presidía el coronel Benavides e integraban cinco miembros más, encargados de carteras ministeriales, pero que representaban además a las distintas fuerzas políticas del momento: los partidos Civil, Constitucional, Liberal, Leguiísta y Demócrata. Aquella Junta de Gobierno rigió hasta el inmediato 15 de mayo, cuando Benavides fue nombrado Presidente Provisorio; poco después era ascendido a la clase de General de Brigada (17 de octubre de 1914); Benavides ejerció la presidencia provisoria hasta el 15 de agosto de 1915, en que hizo entrega del mando al electo presidente José Pardo y Barreda.

El país logró así superar una gravísima crisis que de otro modo pudo haber sumergido al Estado en la anarquía. La presencia de Benavides fue sin duda, factor aglutinador que permitió superarla con el apoyo claramente mayoritario de las fuerzas políticas. Sin duda la personalidad de Benavides contribuyó a tal feliz desenlace.

Óscar Raimundo Benavides (Lima, 1876), había hecho su ingreso a

la Escuela Militar en 1890, realizando notablemente sus estudios, siendo merecedor de la espada de honor de su promoción el año 1894, cuando recibió su despacho de subteniente de artillería; fue teniente en 1899 y capitán graduado y efectivo el mismo año 1901. Pronto mostró particular inclinación por el estudio, habiendo participado en viajes al lado del coronel Clement a las zonas altas de la sierra limeña, así como de Huánuco y Junín; destacó en la Escuela Superior de Guerra y su inquietud intelectual lo llevó a seguir simultáneamente estudios de matemáticas en la Facultad de Ciencias de la Universidad de San Marcos; fue sargento mayor en 1906 y enviado a Francia a perfeccionar su formación militar. Entonces fue ascendido a teniente coronel graduado, grado con el que al reintegrarse al país fue asignado al Batallón de Artillería N° 9 con sede en Chiclayo.

Al producirse el conflicto con Colombia a mediados de 1911 –y que desarrollamos particularmente en capítulo aparte– realizó extraordinaria marcha con sus hombres hasta Iquitos, pasando de allí hasta el río Caquetá. Su acierto en la conducción de las tropas y el éxito en la acción de La Pedrera, le valieron el ascenso a coronel; mas al volver de la región selvática se constató que había adquirido una grave enfermedad tropical, por lo que fue enviado a Europa para recuperarse; al volver al país en abril de 1912 se le brindó muy cálida bienvenida; luego de una fugaz permanencia en Arequipa, al frente de la III Región Militar, retornó a Lima, donde se le encargó la jefatura del Estado Mayor General del Ejército, destino del que fue destituido al negarse a secundar los proyectos del presidente Billinghurst tendientes a mantenerse en el poder a la disolución del Congreso.

Así llegó a la primera magistratura del Estado Óscar R. Benavides, que quiso sin duda –y lo logró– realizar una tarea de estabilidad, tan necesaria al país, para provocar un ordenado retorno al orden constitucional. Creemos que buena expresión de lo que decimos la representan los diversos gabinetes –cinco–, que lo acompañaron desde su presidencia provisional; como Junta de Gobierno tuvo cinco ministros, que de alguna manera constituirían también un gabinete. El juicio que le merecen a Basadre los gabinetes que acompañaron al presidente provisorio, refleja con certeza su representatividad:

> "En conjunto los cinco gabinetes que entonces se sucedieron no ostentaron como características ni el predominio partidista ni la estrecha relación con el Parlamento, fuente de la autoridad presidencial. El general Benavides reveló ser cauto y equilibrado al escoger a sus colaboradores. Si tuvo, antes de ascender a la primera magistratura, partidarios resueltos entre los civilistas del antiguo "bloque " y del sector pradista, no dominó esa alianza en la fisonomía ministerial. Antiguos demócratas como Gazzani, Capelo y Sousa alternaron con ex-ministros de Leguía (Schreiber, Castillo, Alayza y

Jiménez) y también con altos funcionarios (Polo, Oyanguren, Alayza). Dos ex-ministros de Billinghurst, Sousa y Tudela, ocuparon importantes portafolios. La presencia del general Muñíz, de los coroneles Bedoya y Abril y del contralmirante Carvajal en la cartera de Guerra, otorgó a ésta un carácter institucional que sólo eventualmente habían tenido en los anteriores"[34].

Es de relievar la presencia aunque fugaz en el segundo gabinete del Gobierno Provisorio, del contralmirante Melitón Carvajal, prestigioso jefe de nuestra armada, que ocupó la presidencia del Consejo de Ministros. Al concluir el periodo de Benavides se convocaría a elecciones, y Melitón Carvajal sería elegido segundo vicepresidente de la República.

F. EL RETORNO DE JOSÉ PARDO

Para el proceso electoral que elevaría al poder al sucesor de Benavides, el Congreso daría una nueva ley que el presidente promulgó el 4 de febrero de 1915 y que buscó mejorar el anterior estatuto electoral de 1912 (26 de diciembre). El nuevo instrumento que regía las elecciones fue dado para evitar algunas contradicciones que habían existido en la ley anterior[35].

Varios fueron los candidatos que surgieron meses antes de las elecciones; el primero de ellos fue el general Muñiz, el que poco después se retiraría cuando empezó a surgir la candidatura de José Pardo y Barreda, que aglutinó a varios sectores. Pardo se había mantenido en Europa hasta mediados de 1914, en que reincorporado al país fue electo rector de la Universidad de San Marcos. Al surgir su candidatura se provocó la reunión de una Convención en la que los partidos presentarían sus propuestas y se buscaría una candidatura de consenso; era evidente que lo que se procuraba era evitar una lucha electoral. La Convención se reunió en el local de la Cámara de Diputados el 28 de marzo de 1915, bajo la presidencia del general Andrés A. Cáceres; fueron 418 personalidades de los distintos partidos los que allí se reunieron; dos candidaturas aparecieron como las más fuertes: la de Muñiz, como ya indicamos, y la de José Pardo. Se estableció que el candidato que debía salir de aquella reunión fuera el que sumara el 85 por ciento de los votos. En las dos primeras vueltas la victoria fue para Pardo, aunque no alcanzaba el porcentaje requerido; para la tercera votación, un fuerte grupo de partidarios de Muñiz, encabezados por Rafael Grau, hicieron abandono de la Convención, actitud con la que favorecieron que Pardo alcanzase entonces el 85 por ciento requerido. Aunque hubo quienes instaron a Muñiz a que más allá del acuerdo convencional persistiera en su candidatura, no lo lograron, y así quedó como candidato único, José Pardo. Al elegirse a los vicepresidentes, la mayoría recayó en Ricardo Bentín y en Melitón

Carvajal para la primera y segunda vicepresidencias.

La gestión de Pardo heredó la situación surgida de la Primera Guerra Mundial, la que ya había afectado de alguna manera la gestión de Benavides.

El Gobierno inició su gestión con los buenos augurios que podía imaginarse por la presencia de representantes de los tres mayores partidos –concurrentes a la Convención de marzo de ese año–, el civil, el constitucional y el liberal. Mas, lamentablemente, poco tiempo después los distanciamientos ocurrieron con grave daño para el país. La ocasión en que las discrepancias políticas estallaran, fue la convocatoria a las elecciones parlamentarias del año 1917 en que debía ser renovada la tercera parte del Congreso, además de cubrirse aquellas representaciones que por alguna circunstancia no habían sido cubiertas o estaban vacantes.

La situación sería muy diferente a la de 1915, en la que, por ejemplo, Pardo había sido elegido sin opositor. Para nuestro tema, en que pasamos revista a los acontecimientos políticos del periodo, resulta notable la participación de los hijos de don Miguel Grau en la vida política del país.

Particularmente lamentable fue el asesinato de Rafael Grau, de quien Jorge Basadre ha dicho: "hijo del héroe máximo de la historia peruana, era un ciudadano capaz, enérgico y caballeroso"[36]; limeño, nacido en 1876, Rafael Grau representó a la provincia de Cotabambas durante doce años consecutivos, a partir de 1905; en el gobierno de Leguía su posición fue de adhesión al presidente, como lo fue de marcada oposición al billinghurismo; su misma defensa del Congreso en los días del conflicto poder ejecutivo-poder legislativo, a inicios de 1914, lo llevaron a ocupar la cartera de Justicia en la Junta Gubernativa que encabezó el coronel Óscar R. Benavides; para 1917 emprendió una vigorosa campaña electoral tendiente a representar una vez más a la provincia de Cotabambas en el Congreso.

Desde hacía años Rafael Grau había enfrentado la oposición de los Montesinos, familia que ejercía verdadero cacicazgo en la región, y que se sentían desplazados del parlamento por la reiterada presencia de Rafael Grau. Para las elecciones de 1917, la candidatura de Santiago Montesinos apareció avalada por el apoyo que le brindaban los dos partidos del gobierno: civilistas y liberales; en ese contexto la candidatura de Rafael Grau asumía la representación de la oposición al mismo. Desgraciadamente –capítulo algo olvidado de nuestra historia política– en esos años la misma debilidad del Estado, que no alcanzaba a tener mayor presencia en el interior del país, permitía que bandas armadas actuaran con total impunidad, lo que resultaba particularmente lamentable en los periodos preelectorales.

Tal vez fue lamentable la designación como subprefecto de Cota-

bambas de Adrián Moreno, quien tenía el dudoso precedente de ser reo indultado en 1895, a lo que se añadía su manifiesta animadversión a Rafael Grau. Todo esto creaba un particular clima de zozobra, que se pretendió amenguar. El subprefecto lo comunicó a Lima, señalando que partidarios de uno y otro candidato públicamente se estaban armando; el Gobierno –el propio presidente Pardo– telegráficamente exigió la mayor prudencia al subprefecto, subrayando la necesidad de que Grau contara con plenas garantías. Desgraciadamente –historia repetida entonces en nuestras algazaras electorales– en medio de una balacera el 4 de marzo de 1917 en la localidad de Palcaró, en las inmediaciones de Tambobamba, Rafael Grau caía asesinado.

No fue ese el único suceso con tales consecuencias que aconteció entonces; mas sea por la larga trayectoria de Grau, por el evidente significado que tenía entonces ser descendiente inmediato del héroe de Angamos, aquel asesinato tuvo enorme repercusión y lamentablemente dio origen a gravísimas –y muy insustentadas– acusaciones al propio presidente de la República; bastaría mencionar que Miguel Grau, hijo de la víctima honrosa del 8 de octubre de 1879, y por tanto hermano del asesinado Rafael, llegó al extremo de hacer público en la primera página del periódico *El Tiempo*, aviso en el que directamente acusaba al presidente de la República en los siguientes términos: "Yo, Miguel Grau, acuso a José Pardo del asesinato de mi hermano Rafael Grau".

Otro hijo del glorioso marino, Óscar Grau, que ocupaba la prefectura de Piura cuando el negro episodio de Palcaró, enterado del homicidio se dirigió al presidente de la República renunciando al cargo; el propio presidente en los términos más comedidos dio las explicaciones pertinentes, solicitándole reconsiderara su actitud; mas la respuesta incluyó –como en el caso de Miguel Grau–, la clara acusación al presidente, manifestando: "Intimamente convencido de su responsabilidad en el crimen de mi infortunado hermano, desoyendo justísimas, reiteradas demandas, negóse separar sub-prefecto Moreno, ex-presidiario"; al ruego presidencial para que revocara su renuncia, la reiteró, por lo que el presidente la dió por aceptada.

Lamentable episodio en que la pasión política –de mano con exagerada libertad de prensa–, se manifestó de manera irresponsable. La visión serena de todos esos acontecimientos, desencadenados por la acostumbrada violencia política de entonces, lamentablemente tocó a un hijo de la víctima máxima de nuestra campaña naval el año 1879; pero no era entonces ese episodio inédito o infrecuente en nuestras luchas electorales. Sin duda el apellido "Grau", despertaba singulares preocupaciones, y si no se puede acallar la condena de todo asesinato, más allá de la significación especial de alguna víctima, no es aceptable el derroche de irresponsabilidad que entonces se puso de manifiesto,

para acusar sin vacilaciones y como si se contara con las evidencias a mano, al propio presidente de la República[37].

G. EL PROCESO ELECTORAL DE 1919. LEGUÍA PRESIDENTE

La sucesión presidencial de José Pardo enfrentó a dos aliados de años antes: Augusto B. Leguía, que en febrero de 1919 volvió al Perú luego de larga residencia en el exterior, y a Ántero Aspíllaga, ya candidato derrotado siete años antes. Pardo pretendió que así como en su caso su candidatura surgió de una convención, la de su sucesor debería serlo a su vez, mas las iniciales reuniones presentaron tal cúmulo de desacuerdos insuperables que hicieron naufragar tal proyecto. Así Leguía y Aspíllaga compitieron en la lid electoral que se vió enlodada muchas veces por la violencia con que la prensa escrita participó de ella. El ya citado diario *El Tiempo*, que durante todo el periodo de Pardo se había mostrado un opositor procaz, acentuó la violencia crítica de sus páginas en las que el apoyo a Leguía era manifiesto. El Gobierno, apelando a los respectivos resortes legales logró clausurarlo.

De todos modos –y ya no es capítulo que incluye nuestro periodo de este tomo de *Historia Marítima*– Leguía, eximio demagogo y manipulador de las pasiones populares, supo cautivar a grandes sectores del electorado y así obtuvo mayoría en las elecciones, lo que quedó demostrado en el subsecuente escrutinio.

Como el supremo Tribunal Electoral procedió a anular las votaciones en algunas circunscripciones en que Leguía había ganado, este sostuvo que de seguirse esos procedimientos podía anularse la elección popular y remitir esta al Congreso que no le era adepto. Entonces acusando directamente al Gobierno de pretender desconocer su victoria, para que el Congreso burlara la opinión ciudadana, logró un pronunciamiento –golpe de Estado–, por el que el 4 de julio, siendo ganador de las elecciones –aunque no candidato electo–, se pronunció, adelantándose a los acontecimientos, que denunciaba –el desconocimiento de su victoria electoral– y asumió "la Jefatura Suprema de la República como Presidente Provisional"[38].

NOTAS AL CAPÍTULO VI

1. Somos conscientes de lo difícil que es toda periodización, lo que queda muy claro desde la denominación que se atribuye a los grandes periodos de nuestra historia. Hay desde quienes han pretendido polarizarla reduciéndola a dos periodos: *Autonomía*, desde unos 20 000 años antes de Cristo, hasta el siglo XVI; y *Dependencia externa*, desde el siglo XVI al presente. Para señalar la división de los periodos no hay acuerdo si se debe denominar Conquista o Invasión. Mas, en general predomina entre nosotros la clásica periodización tripartita: Perú Antiguo, Prehispánico o Precolombino; a partir del siglo XVI se discrepa si la denominación deberá ser Virreinato o Colonia; esa etapa está ausente de una periodificación al interior de la misma; para el lapso inmediatamente posterior los nombres de Emancipación, Independencia o Revolución de la Independencia han sido propuestos. Para la República es cuando hay mayor conformidad; creemos que el mérito corresponde a don Jorge Basadre.
2. Los años de cada una de las ediciones corresponden a 1939, 1940, 1946, 1949, 1962-64, 1968-69 y 1983; esta última póstuma, ya que Basadre murió en junio de 1980.
3. Esta disquisición puede ser aparentemente erudita, y de alguna manera lo es. El tema se entrampa si conocemos lo que como República Aristocrática debemos entender, y entonces sí vemos que el tema no se reduce a una exquisitez semántica. Habría que reflexionar sobre las razones que llevaron a don Jorge Basadre a esa variación; en todo caso, debieron ser debidamente sopesadas por el más notable historiador de la república en el siglo que concluye, que –como sabemos– formó parte de nuestro Instituto desde octubre de 1977 hasta su muerte. En nuestra opinión, fue el libro que Manuel Burga y Alberto Flores Galindo tenían en preparación (y que apareció en febrero de 1980), el que habría motivado tal cambio; sabemos por conversaciones con Alberto Flores Galindo, que fueron largas sus charlas con don Jorge, en la que el tema en referencia estuvo en el tapete; en todo caso, fue el libro *Apogeo y Crisis de la República Aristocrática*, el que expresamente fijó el inicio de la República Aristocrática en el año 1895; los títulos del libro corresponden al Apogeo de la República Aristocrática (1895-1919) y la crisis de la misma (1919-1930); Basadre a ésta última etapa la denomina Oncenio; últimamente, la tendencia es a denominar al largo periodo leguiísta República Autocrática. Esta disquisición sobre la denominación de la etapa en que transcurre el estudio de esta época de la *Historia Marítima del Perú,* obviamente margina la pretensión de cierto político acomodaticio, con reiteradas pretensiones de historiador, que ha sostenido con absoluta falta de seriedad que el cambio realizado por el notable maestro Jorge Basadre en su consagrada *Historia de la República*, se debió a la propuesta que él le hiciera al consagrado historiador y que éste "aceptó ".
4. BURGA, Manuel y FLORES GALINDO, Alberto..., *.Apogeo y Crisis de la República*

Aristocrática, Lima, Ediciones Rikchay Perú , 1979, p. 7. Para una mejor comprensión del significado de esta época, transcribimos lo que los autores añaden a continuación : "El Estado durante esos años, fue sólo nominalmente liberal y burgués. Para pertenecer a la clase dominante al lado del poder económico se exigía la asunción de un cierto estilo de vida y formar parte de una determinada estructura de parentesco. La oligarquía se sustentaba en el respaldo que podía recibir del imperialismo y en la violencia que los gamonales imponían en el interior del país ". *Ibídem...*, pp. 7-8.

5. Evidentemente que la periodificación de la llamada historia universal deja mucho que desear. Al respecto, puede verse con provecho de Jorge Siles Salinas, profesor boliviano, el artículo *¿En qué época vivimos? El Comercio*, Lima, setiembre 14, 1986.
6. GUERRA MARTINIÈRE, Margarita..., *La República 1900-1948*, Lima, Editorial Brasa S.A., 1994, p. 21.
7. El alegato constaba de "un tomo de exposición, dos tomos de documentos, otro de copias fotográficas de los principales documentos y una importante carpeta de mapas de la región". Ver: PONS MUZZO, Gustavo..., *Estudio Histórico sobre el Protocolo de Río de Janeiro,* Lima, 1994, p. 131 y ss.
8. CAYO CÓRDOVA, Percy..., *El primer partido político peruano.* En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia.* Caracas, T. LXXII, Enero-Marzo de 1989, N° 285, pp. 53-64.
9. Evidentemente, era una expresión de la República Aristocrática este gabinete; si el presidente de la República era hijo de un presidente anterior, figuraban allí otros dos hijos de ex presidentes: Prado y Balta; Leguía sería presidente más adelante, mientras Javier Prado y Muñiz fueron voceados como candidatos a la presidencia en 1915.
10. RIVERA SERNA, Raúl..., *Historia del Perú-República (1822-1968),* Lima, 1974. Segunda Edición Ampliada, 1974, p. 176.
11. LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor..., *Historia Marítima del Perú,* T. X, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1988. López en los capítulos V y VI de ese tomo, desarrolla entre las páginas 293 y 647 todo el proceso de la rebeldía pierolista que tuvo como escenario el monitor *Huáscar.* Durante ella se llevó a cabo el combate de Pacocha, en el cual el *Huáscar* se enfrentó exitosamente a dos naves inglesas, *Shah* y *Amethyst*, cuando en la nave rebelde al gobierno de Mariano Ignacio Prado se hallaba embarcado Piérola. Desde entonces ese acontecimiento fue recordado particularmente por los partidarios del *Califa.*
12. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 59.
13. HOOPER LÓPEZ..., René..., *Leguía. Ensayo Biográfico.* Lima, Ediciones Peruanas, 1964, pp. 64-65.
14. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 60.
15. HOOPER LÓPEZ..., *Ob. cit.*, p. 65.
16. *Ob. cit.*, p. 68.
17. Este acontecimiento ha dado lugar a aquella versión que se atribuye a Leguía, curiosamente en varias oportunidades, todas ellas distintas. Se dice que el Presidente estrechó la mano de Gómez diciéndole "Mi Teniente, es usted Capitán", en la versión Hooper; en la versión de Basadre, el ascenso inicial fue de alférez a teniente, siendo inmediatamente ascendido a capitán por el Congreso.
18. DURAND FLÓREZ, Luis.... *Compendio Histórico del Perú,* T. VI, *La República: 1900 - 1993,* Lima, Editorial Milla Batres, 1993, p. 94.
19. No hay prueba de la injerencia del presidente Leguía en el fallo; su personalidad autoritaria y su afán de eliminar toda suerte de oposición, afán inherente a su modelo gubernativo, no permiten descartar tal posibilidad. Ciertos comportamientos de gobiernos posteriores, encabezados por quienes mostraron una personalidad semejante a la de Leguía y sus actos –avasallamiento del Poder Judicial en especial– no

descartan dicha suposición. Dentro de esta perspectiva, transcribimos las palabras finales de Basadre, luego de ocuparse del proceso a los sublevados del 29 de mayo: "Según una versión insistente, los términos de la sentencia fueron consultados personalmente al presidente Leguía". BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 129.

20. RIVA-AGÜERO, José de la..., *Escritos Políticos*. En : *Obras Completas*, T. XI, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1975, pp. 9-10.
21. El texto íntegro del documento que glosamos se halla en la referencia a la nota anterior.
22. Véase el comentario que le merece a Pedro Planas en su valioso estudio *El 900. Balance y Recuperación,* el documento de Riva-Agüero que hemos glosado. Lima, CITDEC, 1994, p. 100 y ss.
23. Evidentemente, convoca la indignación de muchos que una celda llevase el nombre honroso de Bolognesi. Tal vez eso explique que calles y plazas que llevan el nombre de ilustres figuras, el propio Grau entre ellas, sean lugares tan sucios y desagradables que merecerían se cambie aquellos nombres, pues esas denominaciones lejos de ser homenajes, degradan al recuerdo de tan ilustres figuras.
24. Véase de esta misma colección de Raúl Palacios el T. IX, vol. 1, en que se ocupa del tema. Palacios menciona a Billinghurst entre los que estuvieron con Piérola y lo califica como "uno de los mecenas del *Califa*". Cuando Basadre.., *Ob. cit.* T. VI, p. 406, estudia en torno al incidente del *Talismán*, "¿Quién habilitó económicamente a Piérola?", entre los mencionados figura "un grupo de industriales salitreros entre los que destaca Guillermo Billinghurst".
25. ULLOA, Alberto..., *Don Nicolás de Piérola. Época de la Historia del Perú.*, Lima, Imprenta Santa María, 1950, p. 147. Allí Ulloa menciona que Billinghurst actuaba de "adjunto a la comisaría" que estaba a cargo de Eusebio Tafur.
26. Ver: de esta misma Colección, T. X.
27. GILBERT, Dennis L..., *La oligarquía peruana: historia de tres familias*, Lima, Editorial Horizonte, 1982, p.122.
28. Esa opinión se expresó varias veces de manera violenta, ejerciendo una presión inédita en su historia, por lo menos por los métodos utilizados; por ejemplo, el primer paro general que vio Lima fue el que organizaron los partidarios de Billinghurst.
29. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 222. "Por primera vez en el siglo XX, el pueblo apareció como actor decisivo en la escena política". p. 214.
30. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 214.
31. RIVERA SERNA..., *Ob. cit.*, p. 182.
32. *El Mariscal Benavides. Su vida y su Obra.* Lima, 1976 (T. I), p. 208.
33. Tal tema ha pasado desapercibido para la historiografía que se ocupa del golpe de Estado del 4 de febrero de 1914; cabe mencionar que Billinghurst sobrevivió tan solo 15 meses a su derrocamiento (murió el 28 de mayo de 1915).
34. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 330.
35. Este valioso texto electoral que constaba de 98 artículos, más 4 transitorios, se puede consultar en: *Leyes y Resoluciones de los Congresos de 1912, 1913 y 1914*, Compilados, Anotados y Concordados por Ricardo R. Ríos, Oficial Mayor del Congreso y de la H. Cámara de Diputados. Lima, Librería e Imprenta Gil, 1916, pp. 264-275.
36. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 380.
37. Hecho tan lamentable llevó al gobierno de Leguía a dar por ley de noviembre de 1919 el nombre de Grau a la entonces provincia de Cotabambas; por ley de marzo de 1960, al fraccionarse el territorio de aquella provincia ya denominada Grau, se constituyó nuevamente una jurisdicción con el nombre de Cotabambas.
38. Así figura en el manifiesto que Leguía diera a publicidad el 4 de julio de 1919, en que asumió el mando que, por lo menos teóricamente le correspondía ocupar a partir del 24 de setiembre de ese mismo año.

Capítulo VII

LOS ASPECTOS SOCIALES

A. LAS ORGANIZACIONES GREMIALES

El periodo inmediato a la conclusión de la Guerra con Chile, constituyó, aunque muy lentamente, un proceso de inicio de la reconstrucción.

El país pudo constatar entonces, cómo lentamente iban incrementándose las rentas provenientes de las aduanas, signo inequívoco de que nuestro comercio exterior iba rehaciéndose.

País de síntesis el Perú –aunque muchos pretendan negarlo–, fue la conjunción de los esfuerzos de dos adversarios de aquel periodo –Cáceres y Piérola– los que pusieron los cimientos en los que se basó todo aquel proceso; de Cáceres, podemos mencionar su coraje para enfrentar el pago de la enorme deuda externa que el país tenía[1], y de Piérola, la creación de la Libra Peruana de Oro, que fue factor importante en la restauración del comercio interno y externo, en cuanto se logró la confianza indispensable en el circulante[2].

Conforme los efectos de la posguerra se iban asentando y las medidas mencionadas, pago de la deuda externa[3] y creación de la Libra Peruana de Oro fueron produciendo sus efectos, se fue organizando nuevamente el medio laboral; la industria azucarera, fuente básica de la reconstrucción económica del país, creció marcadamente, calculándose que llegó a ocupar a unos 24 400 trabajadores, cifra muy significativa para la época; en el orden industrial, sin embargo, el crecimiento sería muy lento y débil, debido a las características de las fábricas entonces existentes: de cerveza, de galletas, de jabón, de velas, fósforos,

etc., todas ellas, pues, de escasa significación e incapaces de absorber grandes cantidades de mano de obra.

De todas maneras, el rehacer económico del país se expresó en un mayor movimiento de buques, unos a vapor y otros a vela, estos últimos mayoritariamente peruanos y abocados al transporte de cabotaje.

Conforme fue incrementándose la mano de obra trabajadora, fueron surgiendo las primeras banderas reivindicacionistas, fruto de las muy duras condiciones de trabajo imperantes entonces, obviamente no solo en nuestro país[4]; los reclamos primeros giraron sobre mejores salarios y la reducción de la jornada laboral.

La reducción de la jornada laboral debió recibir entre nosotros, tema lamentablemente hasta donde sabemos no estudiado, los ecos de las jornadas de lucha en los Estados Unidos, que el 1ro. de mayo de 1886 produjeron la muerte de nueve personas. Desde entonces en los Estados Unidos el 1ro. de Mayo se erigió como un día de lucha por aquella conquista, la que solo se consolidaría el 20 de julio de 1889[5].

Es evidente que la actividad portuaria ha sido factor importante en la lucha por las reivindicaciones obreras. En el tomo precedente, Raúl Palacios ha citado la "huelga de los fleteros y pescadores de Chimbote en 1884". Mas la vinculada al Muelle y Dársena del Callao ocurrió dos años más tarde:

> "En setiembre de 1894 se produjo una huelga de trabajadores empleados en la carga y descarga en el Muelle y Dársena del Callao que ocasionó, por su carácter y por su duración, considerables perjuicios al comercio. Las mercaderías al no poder ser desembarcadas en aquel puerto, fueron llevadas de nuevo al Sur y al Norte con el correspondiente gravamen por ese flete innecesario y los riesgos de su extravío y deterioro"[6].

Dicha huelga concluiría, otorgándosele a los obreros trabajadores portuarios un aumento por las mercaderías que desembarcaban.

Huelga importante entonces fue la de Vitarte, donde se concentraban fábricas textiles; los reclamos fueron por aumento de salarios, mejoras en la alimentación y por una racionalización de las horas de trabajo; evidentemente, las jornadas de trabajo eran muy prolongadas y los salarios y la alimentación que se daba a los trabajadores, escasos.

Sector importante entonces, nos referimos a los finales del siglo XIX, fue el de los tipógrafos, históricamente en muchos lugares del mundo comprometidos con las luchas sindicales; los encontramos muchas veces liderando las luchas reivindicacionistas; se atribuye esa actuación estelar, por ser obviamente alfabetos, condición que la mayor parte del proletariado entonces no alcanzaba.

Junto a los sectores laborales mencionados, también tuvieron una posición de avanzada en la lucha laboral los trabajadores de las panaderías, lo que se podría explicar por lo duro del trabajo y por lo

indispensable del bien que producían. La Federación de Obreros Panaderos Estrella del Sur, se creó en 1886, y como dice Sulmont "ejerció un importante liderazgo en todo el movimiento obrero hasta 1919"; para dicho autor el segundo sector combativo fue el constituido por los obreros de Vitarte, reconociendo que "el tercer sector, integrado por los portuarios, desempeñó también un rol importante en los inicios del movimiento obrero"[7].

La mención a estos gremios la hacemos como marco de referencia para abordar lo que fue el movimiento obrero en el periodo que nos ocupa; aunque pueda ser reiterativo, habría que recordar que las condiciones de trabajo en todo el mundo entonces eran muy duras y no existía ninguna regulación o protección para el trabajador; así se explica el extraordinario mensaje de la Iglesia de esa época en la persona del Papa León XIII, que fue la encíclica *Rerum Novarum*, cuyo tema fue: *La condición de las clases trabajadoras*, dada a conocer el 15 de mayo de 1891[8].

Al iniciarse el siglo XX, la situación del trabajador tendió a empeorar claramente, no porque se le incrementara aún más la jornada de trabajo o se le disminuyeran los exiguos salarios que recibían, sino porque se produjo un manifiesto aumento del costo de vida; ello contribuiría al surgimiento de nuevas agrupaciones obreras y al fortalecimiento de las anteriormente existentes.

El alza de precios fue generalizada y así "junto con los de las tierras, pronto se elevan los precios de los productos de subsistencia: carne, arroz, harina, frijoles. En 1904 el país conoce la primera gran alza de este tipo. El malestar es grande"[9].

Cierto es que hubo, particularmente entre 1904 y 1906, un aumento del costo de vida, que dio origen a estudios que pretendieron averiguar sus causas.

Fue la Alcaldía de Lima, en manos de Guillermo Billinghurst en 1910, la que en su *Memoria* incluyó lo que consideraba eran las causas del aumento en el precio de las subsistencias; estas las hallaba en el excesivo número de intermediarios y de abastecedores, en el fenómeno de acaparamiento de los principales productos y en los cambios que había manifestado la agricultura y que se podían expresar en: el aumento del precio de la tierra agrícola, en el cambio producido en los cultivos y, por último, en la concentración de la propiedad.

Marzo de 1901 vería en Lima la realización de un Congreso Obrero a iniciativa de Ramón Espinoza, que anteriormente había sido diputado por Lima y posteriormente por Huallaga, y Joaquín Capelo, que elegido senador por Junín presentó un proyecto reglamentando el trabajo de varios servicios como el de carga y descarga en los puertos, transportes, arrieraje, enganche de operarios –y por primera vez– servicio doméstico.

B. UN PRECURSOR LABORALISTA: LUIS MIRÓ QUESADA DE LA GUERRA

Para el periodo que reseñamos en cuanto a la problemática social y la subsecuente legislación, se debe tomar en cuenta la repercusión que tendría en el ámbito obrero, como en el mundo legislativo, los notables trabajos de Luis Miró Quesada de la Guerra[10], entre los años 1900 y 1905; en ese lapso produjo cuatro tesis universitarias sobre derecho del trabajo, por eso creemos que es legítimo calificarlo de "precursor laboralista".

La primera tesis –para optar el bachillerato en Ciencias Políticas y Administrativas–, la sustentó en agosto de 1900. Sus palabras iniciales mostrarían la tónica del trabajo que sustentó:

> "Cábeme la honra de someter a vuestro ilustrado criterio un ligero estudio sobre la manera más justa y conveniente de proteger a la clase trabajadora, a esa clase pobre y oprimida, producto de la actual organización económico-social; víctima inocente, pero necesaria en el presente orden de cosas, y que, por lo mismo, se hace acreedora a que el Estado la ponga en condiciones de poder sostener la lucha por la vida".

Centrará su preocupación en exponer los avances de la legislación en Europa, subrayando aquellos logros y reclamándolos para el trabajador nacional, en especial con referencia a la jornada de trabajo, descanso semanal y la indispensable reducción de la jornada laboral para mujeres y niños. Hoy puede resultar exótico –si pecamos de anacronismo– el reclamo que hace sobre la necesidad del descanso dominical (aunque señala que el día no es lo principal):

> "La verdadera exigencia del descanso dominical se funda en consideraciones de muy distinto género, como son la imprescindible necesidad de dejar al obrero un día, sin trabajo, para que pueda reponer las fuerzas gastadas los demás días de la semana, y la conveniencia social que el obrero tenga ocasión, alguna vez, de reunirse, tranquilamente, con su mujer y sus hijos, estrechando, así, los lazos familiares del respeto y del amor, de los cuales el más sólido es, sin duda, el cultivo, en común, de la inteligencia y el espíritu".

Su preocupación por la mujer lo llevará a sostener que ella es "a quien debe dar, de preferencia, su tutela el Estado, para facilitarle el camino de la vida; ya que entre nosotros tan incierto se presenta el porvenir del sexo débil...".

Miró Quesada era un convencido de que la aplicación de los justos principios que proponía, desarrollaría un sentimiento de solidaridad nacional, destruyéndose el antagonismo de intereses entre los capitalistas y los obreros.

El impacto sucitado por la notable tesis de Miró Quesada, dio lugar a que la Sociedad Unión Obrera N° 1 de Lima, lo invitara a la conmemoración de su décimo quinto aniversario. En aquella ocasión, Miró

Quesada disertó sobre *El riesgo profesional aplicado al Perú*, avance que nuestra legislación recién recogería once años más tarde.

Sostuvo Miró Quesada que existían razones para que dicha doctrina del *riesgo profesional* debiera ser introducida entre nosotros. Definía esa institución como "la obligación que tienen los patrones de indemnizar los accidentes que sufran los obreros en el ejercicio de su trabajo o profesión". Mostró el conferenciante que era tan importante este derecho, que aunque no estaba reconocido en nuestra legislación ya algunas empresas lo habían reconocido en algunos casos, tal el caso de la Librería Gil, la Empresa del Ferrocarril Inglés y en algunos casos el diario *El Comercio*[11].

La segunda tesis de Miró Quesada, también estaría referida a la temática laboral de 1901, versó sobre el importante tema del Contrato de Trabajo, y la sustentó para acceder al Bachillerato en Jurisprudencia (hoy Derecho).

El estudio pasaba revista a la situación reinante en la época, sosteniendo la necesidad de transformar las condiciones de los trabajadores. Su preocupación se centraba en la necesidad de que se legislara para evitar los trabajos excesivos o antihigiénicos; subraya que la ley debía prescribir "el descanso dominical y prohibir el trabajo nocturno", y señalaba la necesidad de que la ley civil debía "imponer al patrón la obligación de responder por los accidentes que en el trabajo sufran sus obreros y por la incapacidad proveniente de enfermedad o vejez"; el trabajo de mujeres y niños, repetía, debían merecer un cuidado especial, y en todos los casos "los empresarios están obligados a observar en los locales donde trabajen sus obreros, todas las medidas conducentes a evitar peligros para la vida, la salud y la moralidad de estos. La ley establecerá, al efecto, un tribunal industrial encargado de velar por el cumplimiento de esos deberes y además, de resolver por arbitraje las huelgas que surjan".

Tan elevadas ideas formaron parte de los debates de la época, aunque algunos temas, como el de asegurar al obrero contra accidentes, la vejez y la incapacidad, recién se harían realidad en 1937 cuando se instauró el Seguro Social Obrero, en los días del gobierno del general Benavides.

Otro trabajo sustancial de Miró Quesada sería el sostenido para optar el grado de Doctor en Ciencias Políticas y Administrativas, que sustentara el 17 de junio de 1904, trabajo que tituló: *La Cuestión Obrera en el Perú*; la tesis se introducía con dos epígrafes, de los cuales transcribiremos el segundo:

> "Trataré, pues en esta tesis de estudiar el carácter de la cuestión obrera entre nosotros, las huelgas habidas, que en el fondo significan siempre un malestar en el organismo social, y señalaré las leyes que, a mi juicio, deben expedirse para evitar esas perturbaciones y prevenir las que pudieran pre-

sentarse más tarde con el progreso y la evolución natural del país".

Las interrogantes a que se enfrentó a los jurados, y que procuró absolver en la tesis fueron: ¿Qué se entiende por cuestión obrera? –¿Existe o no en el Perú?– Las huelgas habidas prueban la necesidad de ocuparse de ella.

Cuando tenía 24 años, el joven jurista presentando el panorama que había estudiado en otros países, señalaba las consecuencias en actos de violencia y resultados en desgracia y sufrimientos que él juzgaba se debían evitar entre nosotros.

Pasó con cuidado revista a las principales huelgas de los últimos tiempos, deteniéndose en especial en las ocurridas en el Callao. El puerto había sido escenario de huelgas de curtidores, panaderos, matanceros y cigarreros, así como las del Muelle y Dársena, de la Empresa del Gas, del Ferrocarril Inglés y de las factorías de Chucuito, el Águila y Guadalupe.

Por estar vinculado particularmente al tema marítimo, reproducimos lo relacionado con los trabajadores del Muelle y Dársena del Callao:

"Los fogoneros y enganchadores del Muelle y Dársena solicitaban que, "en caso de salir malogrados en el servicio se abone al que resulte malogrado un haber íntegro por haberse inutilizado en el servicio y provecho de la empresa" y que, "en caso de muerte, se pague el sepelio y una indemnización mensual a la viuda, de la mitad del haber del peón fallecido". (Solicitud presentada por los huelguistas arriba citados al gerente del Muelle Dársena). Claramente manifiesta estaba en esa petición la necesidad que esos obreros, encargados de faenas peligrosas, sentían de ponerse a salvo de la miseria que para ellos o sus familias sobreviene, cuando un accidente los inutiliza. Una ley sobre *Riesgo Profesional* llenaría, pues, ese vacío sentido y realizaría verdadera y útil obra de justicia.

De todos modos, los huelguistas consiguieron algunas concesiones. Así, los del Muelle y Dársena obtuvieron de esa empresa y de la compañía de vapores que en lo sucesivo se abonasen los jornales conforme a la siguiente tarifa:

Por mercaderías generales y madera	S/. 2,60
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 serán dobles en los días feriados

"Lima, 19 de mayo de 1904

"Quintana - Saint Seine - Antonio Arredondo

Primitivo Campos - Angel Ferreti -

José Avanto".

Tema que privilegia Miró Quesada es el relacionado con las huelgas, pronunciándose a favor de su reglamentación; al hacerlo ponía énfasis en que "siendo las huelgas efecto y no causa y siendo pues una protesta contra la actual organización debe tratarse de preferencia de modificar ésta..." Con razón los planteamientos de Miró Quesada lo convierten en un precursor indiscutible de la Ley de huelgas (del 24 de enero de 1913).

Novedosa propuesta entonces la constituía su pedido para crear un Instituto del Trabajo o Consejo Industrial; descanso dominical y nocturno, limitación de jornadas para mujeres y niños y educación para estos últimos, también eran propuestos, aunque concluía una vez más con un pedido reiterado por una Ley de Accidentes de Trabajo. Su fe en el logro de una legislación laboral justa, lo llevaba a proclamar, al final de su trabajo: "Ojalá que en nuestra patria una amplia y equitativa legislación obrera sirva para enaltecer y educar al pueblo, y que sea esta labor útil y de verdadero progreso".

Creemos que la más significativa tesis –y por cierto el más significativo trabajo de Miró Quesada–, la constituye la que preparó para optar el grado de Doctor en la Facultad de Jurisprudencia de la Univesidad de San Marcos, y que nominó *Legislación de Trabajo.*

En una primera parte de su trabajo, hizo Miró Quesada un análisis extenso y sustentado de la Evolución del Socialismo, desarrollo en el que Marx ocupa lugar importante[12]; una parte del trabajo lo dedica a comentar los proyectos de leyes de trabajo que durante el vigente gobierno de José Pardo había formulado el doctor Matías Manzanilla. Sus comentarios son particularmente lúcidos en lo referente a higiene y seguridad del trabajo, trabajo de niños y mujeres, descanso obligatorio, horas de trabajo e indemnizaciones por accidentes durante él. Al concluir sentenciaba:

> "Las leyes han sido siempre aseguradoras de la armonía y del progreso de las sociedades; y las que aquí se expidiesen, inspiradas en sanos ideales y adaptadas a nuestras especiales condiciones, cumpliendo esos elevados fines, serían de alta conveniencia nacional. Si es hecho evidente, que la grandeza y felicidad de los pueblos obedece, no tanto al adelanto material, sino al desarrollo intensivo de la vida moral, es deber de los gobernantes del Perú contribuir a ella realizando en el campo del trabajo, amplia y fecunda labor de justicia"[13].

C. LA LEY DE ACCIDENTES DE TRABAJO

Como hemos visto desde su tesis de 1901, Miró Quesada abogó por "asegurar al obrero contra los accidentes, enfermedades o la vejez que le incapaciten". Al año siguiente Joaquín Capelo, senador por Junín, presen-

tó un proyecto en el que al reglamentarse las condiciones de trabajo se reconocía al operario enfermo derecho a alimentación y servicio médico.

En los años inmediatos se propusieron algunos proyectos, pero ninguno más significativo que el presentado por Matías Manzanilla, catedrático de la Universidad de San Marcos, por encargo del presidente José Pardo[14]; todo hace pensar que el proyecto, solicitado al notable maestro iqueño fue preparado entre marzo de 1904 y el 24 de setiembre de 1905, cuando fue presentado al Congreso como propuesta del Ministerio de Fomento; eran diez los temas que se proponían allí: 1ro.- Sobre higiene y Seguridad de los Trabajadores; 2do.- Sobre Trabajo de los Niños y Mujeres; 3ro.- Sobre Descanso Dominical; 4to.- Sobre Horas de Trabajo; 5to.- Sobre Indemnizaciones por Accidentes del Trabajo; 6to.- Sobre Contrato de Trabajo; 7mo.- Sobre Contrato de Aprendizaje; 8vo.- Sobre Asociaciones Industriales y Obreras; 9no.- Sobre Conciliaciones y Arbitrajes; y 10mo.- Sobre Junta Nacional de Trabajo.

Esta propuesta general fue especificada –en lo tocante a Accidentes de Trabajo– en el nuevo proyecto que el Ministerio de Fomento envió a la Cámara de Diputados el 1ro. de agosto de 1908, en el que sobre la base del anterior se recogían "varios preceptos de la propia iniciativa de las honorables comisiones dictaminadoras"[15]; sin embargo, pasarían más de treinta meses, llegándose a la siguiente administración –del presidente Augusto B. Leguía– para que el referido proyecto se convirtiera en ley; en el ínterin muchos movimientos obreros se habían producido, algunos con penosas consecuencias como veremos más adelante.

Así se aprobó en la sesión del 18 de octubre de 1910, la ley que llevaría el número 1378, pero que se conoce más como la Ley de Accidentes de Trabajo; esta lleva la firma de dos personas trascendentes en la historia política del Perú, Ántero Aspíllaga y Antonio Miró Quesada, presidentes de cada una de las Cámaras Legislativas; sería promulgada el 20 de enero de 1911 por el presidente de la República, Augusto B. Leguía, y su ministro Julio Ego-Aguirre; ella contenía en sus 82 artículos una serie de valiosas conquistas para los trabajadores. Como toda ley, encierra en su primer artículo la filosofía que la inspira; allí se lee: "El empresario es responsable por los accidentes que ocurran a sus obreros y empleados en el hecho del trabajo o con ocasión directa de él"[16].

Hay que resaltar que la ley fue "avanzadísima para su época porque introdujo la entonces novedosa teoría de la responsabilidad por riesgo, en vez de la responsabilidad por culpa"[17]. Al valor intrínseco de la ley por lo avanzado de su contenido, la ley significó también poner al Perú en una posición de liderazgo en América en cuanto legislación laboral; bastaría mencionar que Chile, obviamente en mejor situación económico-social que el Perú, recién daría una ley similar en 1916; Argentina lo haría un año antes.

D. LA JORNADA DE OCHO HORAS

Muy antigua ha sido la preocupación por fijar cuál sería la jornada que debe ocupar al trabajador. Evidentemente, por siglos la necesidad de unos y la inhumanidad de otros llevó a que las jornadas laborales fueran muy prolongadas, más allá de la existencia misma de la esclavitud –presente desde los más antiguos textos bíblico–, que consideraba al esclavo cual máquina de trabajar.

Sin embargo –y no es el caso historiar aquí el tema– con el tiempo y muy lentamente –sobre todo en sus inicios– se fueron modificando las condiciones del trabajo en general –ya sea esclavo o libre–. Tal vez el siglo XVIII, con sus ideales filantrópicos y su preocupación crítica, fue el que significó un mayor avance; ideas como la igualdad natural de los hombres, difundidas por los filósofos franceses, especialmente a través de la Enciclopedia, contribuyeron a sensibilizar a muchos sectores respecto al tema, rescatándose sobre todo muy consecuentes con el naturalismo dieciochesco, los derechos "naturales" que toda persona posee. Todo ello llevaría, sería bueno recordarlo, a que a lo largo del siglo XIX todos los países sudamericanos concluyeron por abolir la esclavitud, siendo Brasil en 1888 el último en decretarla.

Mas también es evidente que las jornadas de trabajo fueron hasta el siglo XIX muy diversas, yendo a veces a extremos, como los señala Denis Sulmont para el caso peruano:

> "En 1896, los obreros textiles de Vitarte, principal planta manufacturera de la época; trabajaban 16 horas diarias. Durante las dos primeras décadas del actual siglo, los patrones acostumbraban hacer trabajar a sus obreros entre 10 y 15 horas diarias... la lucha por la jornada de ocho horas, lucha que se daba en esa época en la mayoría de los países capitalistas del mundo, fue el aspecto central del movimiento obrero peruano hasta 1919"[18].

1. LA HUELGA DE MAYO DE 1904

Si se habría de fijar un antecedente próximo a la conquista de la jornada de ocho horas en el Perú, habría que remitirse a la jornada de mayo de 1904; es claro que ya con anterioridad había ido calando en el programa reivindicatorio de nuestros trabajadores ese tema, a partir de la difusión que habían alcanzado ciertos reclamos de dimensión internacional; así, se conocía que en el Congreso Internacional Socialista de París, en 1889, de los once puntos que quedaron consagrados como el programa de los trabajadores, el primero era aquel que sentenciaba: "limitar la jornada a un máximum de 8 horas para los adultos"[19].

El 1ro. de mayo de 1904 el gremio de jornaleros del Callao presentó un pliego de reclamos ante la carestía de los productos alimenticios; en

dicho documento planteaba una serie de reivindicaciones de estricto corte laboral, constando el pedido para que las horas de trabajo fueran ocho, distribuidas en una jornada matutina entre 7 y 10 a.m. y otra vespertina entre las 12:00 p.m. y las 5:00 p.m.[20].

En aquella huelga tuvieron una participación estelar los trabajadores del Muelle y Dársena del Callao, como queda demostrado cuando la Cámara de Comercio del Puerto, de acuerdo con el gerente de la Dársena y los gerentes de las Compañías Inglesa de Vapores y Sudamericana de Vapores, hizo la debida propuesta a los huelguistas, en busca de un arreglo; respecto al tema de la jornada laboral se proponía que el trabajo se realizara fraccionado en dos partes, de 7 a 11 a.m. y de 12:30 a 5:30 p.m.

En el debate subsiguiente no fue el tema de la jornada laboral el que más atención concitó, sino otros, entre ellos el referido a la organización del trabajo; mientras tanto las autoridades, en diálogo con los huelguistas, procuraban evitar que el conflicto tuviese manifestaciones violentas; el Gobierno procuró solucionar el problema al más alto nivel; Antonio Miró Quesada, diputado por el Callao, el ministro Quintana y otras autoridades, desplazadas al Callao, se entrevistaron con los líderes de los huelguistas.

Mas la huelga se prolongó por muchos días, con los perjuicios consecuentes; el tema más conflictivo era el del pago por determinados productos, en el que las diferencias eran muy significativas, pues iban desde los 3,80 que reclamaban los operarios, hasta los 2,60 que llegaron a ofertar los gerentes de las empresas radicadas en el Callao. En estas gestiones intervendría también el general Andrés A. Cáceres, que ostentaba la senaduría por el Callao.

Para el día 19 de mayo la fuerza pública dispuso intervenir para proteger a quienes desearían trabajar, más allá de las demandas que se exigían a las empresas: la respuesta solidaria de los trabajadores hizo que ninguno acudiera; entonces a las 7:30 de la mañana se ordenó a la gendarmería que disolviera a los grupos de huelguistas que se hallaban en las inmediaciones del puerto; lamentablemente, en los enfrentamientos fue herido Florencio Aliaga, jornalero, mientras los ánimos se mostraban exaltados.

De todos modos los incidentes propiciaron la intervención del gobierno –árbitro de hecho– y luego de últimas negociaciones, esa misma noche se llegó al acuerdo que hemos mencionado anteriormente, y transcrito al ocuparnos de la tesis de doctor en Ciencias Políticas y Administrativas de Luis Miró Quesada de la Guerra, y que llevaba precisamente la fecha 19 de mayo de 1904.

De Florencio Aliaga ha dicho tal vez con razón Jorge Basadre que fue "la primera víctima en la historia de los conflictos sociales urbanos en el Perú del siglo XX"[21].

Otra huelga que debe ser considerada como antecedente del decre-

to de la jornada de ocho horas en este breve recuento, tendría que ser la de Vitarte el año 1911, sin que aquello signifique que de 1904, huelga del Callao, a esta huelga no se dieran muchas, y en ellas se fueran reforzando y consolidando las agrupaciones de trabajadores.

La huelga de Vitarte de abril de 1911, tuvo como bandera principal, no la única, la disminución de la jornada de trabajo que entonces iba "desde las 6.30 de la mañana hasta las 9 de la noche, con descanso de quince minutos para tomar desayuno y, de una hora respectivamente, para almorzar y cenar"[22]. Tan injusto y prolongado horario, que originó aquella huelga, en la que además se exigía la supresión del trabajo nocturno, dio origen a la solidaridad de muchos otros gremios en Lima: "El apoyo que recibimos de los demás obreros de Lima y Callao fue total, llevándose a cabo en esos días el primer paro general habido en el Perú. Fue de veras impresionante. Hasta los tranviarios se plegaron", recordaría un viejo luchador sindical[23].

Basadre, ante esa solidaridad entre trabajadores comenta, "era la primera vez que se utilizaba esta arma por la clase proletaria"[24]. Cabe mencionar que esta solidaridad proletaria más adelante se extendería al sector estudiantil y así surgiría lo que durante mucho tiempo se conoció –y rigió–, la alianza "obrero-estudiantil", aún vigente en los años de la década de 1950 en el Perú.

Guillermo Rouillón ha dicho al respecto:

> "A decir verdad en 1905 y 1911 se registra en el Perú un avance de las actividades comerciales, administrativas y manufactureras que, a su vez, se proyectan en el crecimiento proporcional del proletariado urbano. Esta fuerza activa, influida desde sus albores por la orientación libertaria, exige la jornada de ocho horas y adopta un nuevo tipo de organización en defensa de sus propios intereses laborales"[25].

La fuerza del movimiento huelguístico de abril de 1911 queda demostrada por la actitud de la fábrica al acceder a las demandas laborales de sus trabajadores, a pesar de que en algún momento la fuerza pública pretendió presionar a estos últimos; habría que considerar que tal vez la dación de la Ley de Accidentes de Trabajo que ya vimos, decretada tres meses antes, había dado a los obreros una conciencia más clara de su fuerza y de sus derechos.

También debió contribuir a esa mayor toma de conciencia de los trabajadores, las vísperas de la culminación de lo que sería la primera presidencia de Augusto B. Leguía, con la subsecuente campaña política en la que –como dijimos oportunamente–, la prédica del candidato Guillermo Billinghurst estuvo teñida de fuerte contenido social y reivindicacionista. Eso podría explicar la sucesión de huelgas del año, entre ellos la gran conmoción laboral "en el valle de Chicama y probablemente el paro más serio y violento en la historia del país (que) ocurrió en 1912"[26].

2. *LAS OCHO HORAS PARA LOS JORNALEROS DEL MUELLE Y DÁRSENA DEL CALLAO*

Ya llegado Billinghurst al poder "... acaudalado comerciante cuya actitud política lo tornaría en apariencia disonante a su propia clase"[27], el movimiento obrero se tornaría más agresivo y así desde los primerísimos días de 1913, una huelga de inéditas proporciones paralizó Lima. El movimiento lo encabezaban la Unión de Jornaleros de la Compañía. Naviera y la Empresa Muelle Dársena del Callao; el reclamo era específico: la jornada de ocho horas.

El movimiento huelguístico de enero de 1913, estuvo liderado por el grupo La Protesta, cuyo origen estaba en febrero de 1911 y aglutinaba "algunos intelectuales discípulos de González Prada, flor y nata de los dirigentes obreros de ese momento"[28].

La solicitud de un pliego de varios reclamos –entre ellos la jornada de trabajo de ocho horas– fue presentado el 5 de enero de 1913, señalándose que de no concederse lo pedido una huelga se iniciaría a las 24 horas, lo que efectivamente fue así.

Fue evidente la permeabilidad del propio presidente de la República ante aquel reclamo, como lo prueba el hecho de que él mismo recibiera a los huelguistas el día 9. Junto a la permeabilidad del presidente, habría que señalar la permeabilidad de la propia Empresa, más allá de que como dice Bardella, ella fue "presionada por la presencia en la rada de numerosos barcos en espera de cargar minerales, azúcar y algodón con destino a Europa ... (por lo que)... la Empresa aceptó de inmediato las exigencias del personal"[29].

Evidentemente, como en todo hecho histórico, convergieron varios factores –como los hemos ido indicando– para su realización. Entre ellos se tuvo la importancia del sector portuario y su influencia en los ingresos del Estado, ya que los ingresos de aduanas entonces (fundamentalmente marina) eran importantes y diariamente se recaudaban; así aquellos trabajadores tenían un elemento de presión muy importante[30].

Fue así como el 10 de enero de 1913 se daría el respectivo Decreto Supremo:

"Lima, 10 de Enero de 1913.

Vista la petición formulada por los jornaleros del Muelle y Dársena del Callao; y encontrándose justificadas las razones que exponen; se resuelve:

Desde la fecha la descarga en el Muelle y Dársena y en la bahía del Callao tendrá lugar durante todos los días útiles del año, desde las 7 a.m. hasta las 11 a.m. y desde la 1 p.m. hasta las 5 p.m. derogándose en esta parte el Art.41 del Reglamento aprobado por Resolución Suprema de 31 de Mayo de 1875.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese. Rúbrica de su E.– *MALDONADO*".

Así pues el movimiento había triunfado, mas habría que resaltar que el tema de la jornada no fue la gran victoria del movimiento –como muchos historiadores lo han querido presentar, sin que por eso se niegue su importancia–, pues este punto fue muy pronto aceptado por la Empresa; lo que postergó la solución del pliego de reclamos –uno de cuyos puntos era el de la jornada laboral– fue el régimen de verificación del trabajo, que enfrentó a unos y otros[31].

La misma mala interpretación que algunos historiadores dan a esta primera conquista de la jornada de las ocho horas por los trabajadores portuarios en enero de 1913, la dieron entonces los sectores más politizados. Basadre ha sabido decirlo con el conocimiento de causa que el estudio del tema –el suyo prácticamente el primero– le ha dado:

"Los obreros consideraron que habían alcanzado una gran conquista porque la jornada de ocho horas había sido reconocida sin derramamiento de sangre; y si bien las demandas planteadas en pliego internos sobre aumento de salarios no tuvieron acogida, éstos fueron pagados por un trabajo menor y hubo compensaciones para quienes laboraban a destajo"[32].

Tras esta conquista laboral, vendrían otras jornadas proletarias y otros logros, como fue el de dos semanas más tarde –la ley de huelgas– de la que nos ocuparemos más adelante.

Efectivamente, otras conquistas fueron galonando las aspiraciones proletarias, como la de noviembre de 1918, que legisló sobre trabajo de mujeres y menores, consagrando una protección especial para unos y otros.

3. LA EXTENSIÓN DE LA JORNADA DE LAS OCHO HORAS: ENERO DE 1919

Fue a inicios del año 1919, ya en las vísperas del cambio de gobierno, que los obreros de la Fábrica Textil Inca, en alianza con otros gremios plantearon mejoras salariales y en ese empeño buscaron solidaridad en otros gremios; la sucesión de huelgas dio lugar a que la Asamblea General de Trabajadores acordara el 12 de enero "Proclamar el Paro General por espacio de 48 horas"[33].

La convocatoria obtendría la adhesión de los demás gremios, conociendo Lima tres días de paro general del 13 al 15 de enero de 1919[34], mientras el ejército desplazado por la ciudad evitaba cualquier manifestación obrera, más aún cuando los estudiantes universitarios habían sumado su apoyo a los trabajadores.

El gobierno del presidente José Pardo fue permeable a las demandas proletarias y dio el decreto que consagraba la jornada de ocho horas, extendida a los trabajadores en general. Dicho decreto que el gobierno hizo imprimir ese mismo día en volantes y distribuir decía:

"El Presidente de la República,Teniendo en consideración:

1ro.- Que no se ha llegado a acuerdo entre algunos establecimientos industriales y sus trabajadores respecto al tiempo de duración del trabajo y las modificaciones solicitadas en los actuales salarios; 2do.- Que es deber del Estado en sus propios establecimientos o en trabajos públicos que ejecute señalar las condiciones más compatibles entre el interés del Estado y el de sus operarios; Decreta:Art. 1ro.- En los talleres del Estado, en sus ferrocarriles, establecimientos agrícolas e industriales y en las obras públicas que ejecuta el Gobierno, se fija en ocho horas el tiempo de trabajo diario, manteniéndose el monto de los actuales salarios.

Art. 2do.- En las fábricas, ferrocarriles, establecimientos industriales, agrícolas y mineros, de empresas o de particulares el tiempo de la duración del trabajo diario se fijará de mutuo acuerdo entre los propietarios, industriales o administradores, con los operarios. A falta de acuerdo y, mientras el Congreso estatuye sobre el particular, el tiempo de duración del trabajo quedará sometido de hecho al régimen oficial de ocho horas, manteniendo el monto de los actuales salarios;

Art. 3ro.- Las diferencias que se produzcan entre las partes, sea por aumento solicitado en los salarios, sea por las nuevas tazas que deben establecerse para conservar su monto actual, se resolverán por árbitros cuando los interesados no lleguen a un arreglo directo. Los árbitros se designarán uno por cada parte y el dirimente será nombrado por el presidente de la Corte Superior de Justicia. El arbitraje debe resolverse en un plazo máximo de ocho días.

Dado en Lima, en la Casa de Gobierno, a los quince días del mes de enero de mil novecientos diez y nueve. *JOSÉ PARDO. M.A. VINELLI*".

Así se logró aquella conquista "después de una huelga general de tres días, que paralizó totalmente la capital"[35]. Habría que resaltar la participación que en la solución de los reclamos de los trabajadores desempeñó Manuel Aurelio Vinelli, el ministro de Fomento de entonces, del que Basadre señala que "sostuvo la necesidad de expedir un decreto para que fuese otorgada la jornada de ocho horas e insistió en que el movimiento obrero no tenía cariz político"[36]. Años más tarde, Basadre ha repetido este planteamiento que sostenía Vinelli, cuando dijo: "A mi juicio, la conquista de las ocho horas de trabajo fue una jornada genuinamente obrera"[37].

Así se coronaba una larga historia de búsqueda de una jornada laboral que respetase al trabajador, lo que como medida de trabajo, aunque pareciera extraño, no era novedoso entre nosotros. Si revisamos las llamadas *Leyes de Indias*, encontramos un precepto revolucionario para la época en que se dio; fue el rey Felipe II, el año 1593 que dio la norma que se recogió en el Tomo II de la *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, que mandó publicar el rey Carlos II el año 1681;

allí se inserta en el Título VI, Libro III la Ley VI que manda que "Los Obreros trabajarán ocho horas cada día", repartidas como convenga, especificando que sean "quatro á la mañana, y quatro á la tarde..."; la razón que se da es "para librarse del rigor del Sol..." y para que "tambien se atienda á procurar su salud y su conservación"; para 1593 era virrey entre nosotros García Hurtado de Mendoza, Segundo Marqués de Cañete, octavo virrey del Perú[38].

Así se logró en el Perú, con indiscutible participación de sectores obreros del Callao, una de las más notables conquistas laborales; el Perú, a pesar de los múltiples problemas que lo agobiaban, procuraría amenguar las difíciles condiciones en que el trabajador desempeñaba sus tareas; esta época –la denominada República Aristocrática, o Plutocracia, es decir del gobierno fundamental de quienes detentaban el poder económico–, resulta siendo la época de nuestra historia en la que –más que en ninguna otra– desde el Poder se reconocieron muchas garantías al trabajador; bastaría recordar que en este caso –como en el de la ley de accidentes de trabajo– el Perú aún con algunas heridas no cicatrizadas de la guerra infausta, se adelantaba a reconocer un derecho que el vencedor del 79 recién reconocería cinco años más tarde[39].

Por su trascendencia, señalamos finalmente la dación de la Ley de Huelgas, durante el régimen del presidente Billinghurst, dos semanas más tarde de la proclamación por primera vez de la jornada de ocho horas exclusivamente para los trabajadores del Muelle y Dársena del Callao.

Esta Ley fue consecuencia, en buena parte, de una verdadera ola de huelgas, que continuó a la implantación –como hemos mencionado– de la jornada laboral de horas para los trabajadores del Muelle y Dársena del Callao. Basadre menciona "una verdadera epidemia de huelgas en Lima y Callao. Hubo demandas de aumento de jornales hasta en un 20% y para la implantación de la jornada de ocho horas"[40].

El decreto de 24 de enero de 1913 fue muy adelantado para su época, y fue el primero que reglamentó –y obviamente– reconoció el derecho a las huelgas. Los considerandos de aquel decreto expresaron la necesidad de la ley.

"Guillermo E. Billinghurst
Presidente de la República
Considerando:

Que la ausencia de toda legislación sobre las huelgas que tienen por origen un conflicto de hecho entre los patronos y los obreros, irroga perjuicios considerables a la sociedad; desde el punto de vista económico y financiero:

Que la situación irregular que crean las huelgas, en la economía social, subsistirá hasta que las Honorables Cámaras consagrándolas como institu-

ción legal les den cabida, en el dominio del Estado:

Que mientras el Honorable Congreso no legisle sobre este delicado problema, sometiendo las huelgas al imperio del derecho, y las organice por medio de la ley, se hace necesario adoptar providencias, que, respetando los derechos del obrero y del patrón, en este orden, devuelva al mismo tiempo a la actividad industrial y mercantil en general, a todas las clases sociales, las garantías y seguridades que requieren para el tranquilo ejercicio de sus derechos, y para su más amplio y progresivo desarrollo:

Que la Constitución del Estado garantiza el libre ejercicio de todo oficio, industria o profesión que no se oponga a la moral, a la salud y a la seguridad pública".

En la parte resolutiva se señalaba que para acordar la declaratoria de huelga se requería contar con la adhesión a lo menos de las tres cuartas partes del número de obreros en activo servicio, por medio de votación secreta y mayoría de votos" (Art. 5); se mencionaba que "toda huelga", una vez comenzada, no podrá continuar, sino renovando la votación cada cuatro días, y con acuerdo de la mayoría absoluta" (Art.7).

Lamentablemente, en el correr de las décadas del siglo que ya concluyó, el derecho de huelga se desnaturalizó, no se fue modificando como debía de serlo; recién el año 1976, en la llamada Segunda Fase del Régimen Militar, aquella norma fue derogada[41].

NOTAS AL CAPÍTULO VII

1. No podemos hacer la cita exacta de dónde hemos leído la expresión que consagra que entonces el Perú tenía la más grande deuda externa del mundo. Aquello se repite, y pudiera ser cierto; de todos modos, si no era la mayor del mundo –nuestra deuda externa– era de las mayores. Por otra parte, para no caer en ningún anacronismo, debe reflexionarse en el grave problema que entonces significaba tener una deuda enorme y no honrarla. Es cierto que era conocido que el Perú no podía asumir el pago de aquellos capitales y sus intereses; pero los acreedores habían ido acumulando unos y otros. El tema es sumamente difícil de enfrentar en tanto que no se cuenta con la información confiable indispensable.
2. Las leyes respectivas se dieron el 9 de abril y el 29 de diciembre de 1897. Ver: ROMERO, Emilio..., *Historia Económica del Perú*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1949, p. 435.
3. Como efecto de la posguerra, podemos señalar que se fueron olvidando las tensiones surgidas en la guerra civil inmediata a la desocupación del ejército invasor (Cáceres contra Iglesias), y se logró reiteramos negociar el pago de nuestra inmensa deuda externa. Testimonio de lo que venimos diciendo puede ser lo que leemos en el muy interesante informe del cónsul inglés Alfred St. John, correspondiente a los años 1899-1900 donde leemos: "Panorama general de las condiciones del país. Es satisfactorio informar que actualmente no hay disturbios en el orden público del país y que el periodo de la actividad comercial que empezó hace algunos años, continúa: "El Perú no tiene deuda externa". En: *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos: 1826-1900.* Compilador: Heraclio BONILLA, vol. I., Lima, Instituto de Estudios Peruanos. Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, p. 317.
4. "Las mujeres del campo así como los peones, llevan una vida de mucho trabajo, saliendo los hombres a su faena diaria desde las 5 de la mañana y quedando en el campo hasta las 6 pm. para trabajar sin descanso 10 horas por día; descompuestas sí, en dos periodos de 5 horas cada uno, separados por un intervalo de tres horas, de 11 a.m. a 2 p.m., durante las cuales preparan su almuerzo, y toman algún reposo a la sombra, justamente cuando los rayos solares calientan el campo con más rigor. Este trabajo tan recio y tan prolongado se mantiene interesando a los peones con el abono de un tanto por tarea". En: *Lima en 1900*, Antología de CAPELO, Joaquín..., Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1973, p. 56.
5. Valdría la pena señalar que la inicial lucha por la disminución de la jornada tuvo lugar en Milwakee, puerto en Wisconsin, sobre el Lago Michigan.
6. BASADRE, Jorge..., *Historia de la Cámara de Comercio de Lima*, Lima, 1963, p. 38. Somos conscientes de que dicho libro fue escrito con Rómulo A. Ferrero, mas la cita corresponde a la parte del mismo de que es autor don Jorge Basadre.
7. SULMONT, Denis..., *El Movimiento Obrero en el Perú /1900-1956,* Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1975 pp. 76-78.

8. HUGHES, Philip..., *Síntesis de la Historia de la Iglesia,* Barcelona, Editorial Herder, 1986, p. 325.
9. YEPES DEL CASTILLO. Ernesto..., *Perú: 1820-1920. Un siglo de desarrollo capitalista,* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1972, p. 219. No compartimos la expresión de Yepes de que aquella sería la primera alza "de este tipo", más allá del notable valor del trabajo que citamos. Bastaría al respecto consultar *Datos e informes sobre las causas que han producido el alza de precios de los artículos de primera necesidad que se consumen en la capital,* Lima, Imprenta del Estado, 1870, 162 p. Ese trabajo corresponde al periodo que como alcalde dirigió Lima don Manuel Pardo y Lavalle, en el que ordenó el estudio en referencia, que es un notable testimonio sobre aquella materia.
10. El título es tributario del lúcido artículo periodístico publicado en *El Comercio* de Lima, el 10 de mayo de 1989, por el doctor Luis Aparicio Valdez.
11. Recogemos como ejemplo lo que Miró Quesada refería respecto al Ferrocarril Inglés; recordaba que hacía pocas semanas en Balconcillo en un fatal accidente había muerto un trabajador y otros tres habían quedado invalidados. A la esposa del trabajador muerto la empresa le concedió una pensión y a sus siete hijos costearles la educación técnica; a los heridos se les condujo al hospital Italiano "corriendo la cura por cuenta de la Empresa". Incluyó también el conferencista casos ocurridos en la Imprenta de *El Comercio,* en los que la empresa había corrido íntegramente con los gastos ocasionados por las enfermedades sufridas por trabajadores, aunque en algún caso no eran consecuencia directa de la actividad laboral.
12. Es muy interesante –aunque escapa evidentemente a la exposición que venimos haciendo– las virtualidades que Miró Quesada reconoce en el pensamiento de Marx; citamos un texto al respecto: "... el autor de *El Capital* probó de modo evidente que el capitalista se apropiaba de parte del trabajo del obrero, y que su interés consistía en apropiarse de cuanto trabajo pudiera, porque, a mayor explotación mayor provecho. Marx no cuenta para nada con la bondad ni la filantropía de los hombres, y la experiencia comprueba que está en lo justo. El bien desaparece generalmente ante la utilidad. Esta es la regla y las excepciones poco valen cuando se trata de un problema social, por su naturaleza extenso".
13. Las numerosas transcripciones de los textos de Luis Miró Quesada de la Guerra, las hemos hecho a partir del libro *Albores de la reforma social en el Perú,* que recoge sus cuatro tesis universitarias y la conferencia de octubre de 1900; dicho libro fue editado en Lima, el año 1965 y consta de 230 páginas.
14. Es muy interesante reparar cómo la Universidad de San Marcos –la única en Lima entonces, hasta la aparición de la Universidad Católica en 1917– se fue comprometiendo cada vez más durante esos años, con los grandes problemas nacionales. Basadre menciona cómo el catedrático Manuel Pasapera, durante años, pidió en sus clases universitarias, garantías para la salud y vida de los mineros. Fueron muy significativas, creemos, las tesis de Miró Quesada, pero también hubo otros graduandos que para el trance de sus tesis, expusieron temas que manifestaban su compromiso con el país; todo ese movimiento desembocaría años más tarde en los postulantes de la llamada Reforma Universitaria.
15. MIRÓ QUESADA..., *Albores de la reforma social en el Perú,* Lima 1965, p. XXIII.
16. El muy interesante texto íntegro de la Ley N° 1378 o de Accidentes de Trabajo. En: *Leyes y Resoluciones sancionados por los Congresos Ordinarios y Extraordinarios de 1910.* Compiladas, Anotadas y concordadas por Ricardo Ríos, Oficial Mayor de la H. Cámara de Diputados. Edición Oficial autorizada por la ley de 10 de Agosto de 1900. Colección Completa. Comprende de la ley N° 1284 a la N° 1398. Librería é Imprenta Gil. Lima, 1912, pp. 54-82.
17. PASCO COSMÓPOLIS..., Mario. "Sobre accidentes de trabajo". En: *El Comercio,* 4 de marzo de 1993, p. 2.

18. SULMONT, Denis..., *Ob. cit.*, p. 76.
19. En el mismo Congreso se señaló que entre los 14 y los 18 años la jornada no debía exceder de 6 horas para varones o mujeres; el trabajo de menores de 14 años quedaba prohibido.
20. Cuando se escribe la historia de la conquista de la jornada de ocho horas, habría que señalar en ella cómo en los días coloniales la jornada laboral no llegaba a ser excesiva –para los cánones de la época–, obviamente y que en octubre de 1825, en los días de Bolívar y Unanue, al reglamentarse el trabajo en las haciendas de la costa, se estipulaba para el trabajo de los esclavos "desde las seis de la mañana hasta las doce del día, sin más interrupción que el tiempo preciso para almorzar, y en la tarde desde las dos horas hasta las seis"; era pues un total de 10 horas'; el mismo Reglamento traía limitaciones para el trabajo en días festivos religiosos: "En los días de riguroso precepto no se hará más trabajo que el que demanda el aseo de la casa, galpones, oficinas; y cuando alguna vez sea necesario emprender algún trabajo lucrativo, se pagará a los esclavos, como si fuesen libres, ..." En: *Enseñanza de la Historia*, Seminario de Historia del Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú, Año III, Julio de 1972, N°3, pp. 11-19.
21. BASADRE..., *Historia de la República...*, T. XI, p. 267. Menciona tangencialmente Basadre que al enterrarse a Aliaga "su cadáver fue envuelto en la bandera peruana"; tal vez ese hecho marque un hito en las luchas laborales, pues a partir de 1905 aparecían reiteradamente banderas rojas.
22. De la entrevista a Julio Portocarrero, "veterano luchador sindical", aparecida en el diario *La Prensa* de Lima, el 1° de mayo de 1977.
23. *Loc. cit.*
24. Es muy interesante la mención anterior respecto a la solidaridad entre los gremios proletarios, más allá de que Basadre sostenga que "tomaron parte en el paro casi todos los obreros de la capital, con excepción de los motoristas y conductores de los tranvías", en contraposición a lo que recordaba el sindicalista Julio Portocarrero, citado anteriormente.
25. *El Comercio*, 11 de marzo de 1976. Evidentemente, ese nuevo tipo de organización para la lucha incluía aglutinar los distintos gremios, con lo que se lograba un mayor elemento de presión.
26. KLAREN, Peter..., *La Formación de las haciendas azucareras y los orígenes del Apra,* Lima, Moncloa-Campodónico, 1970, p. 53.
27. YEPES DEL CASTILLO, Ernesto..., *Ob. cit.*, p. 236.
28. PAREJA, Piedad..., *Anarquismo y Sindicalismo en el Perú, (1904-1929)*, Lima, Ediciones Rikchay, 1978, p. 58.
29. BARDELLA, Gianfranco..., *Un Siglo en la Vida Económica del Perú.1889-1989,* Lima, Banco de Crédito del Perú, 1989, p.168.
30. Tema que hemos hallado insinuado muchas veces, es el del apoyo que los pulperos, tan importantes como intermediarios en el abastecimiento de muchos bienes, dieron a aquella huelga de apoyo a los trabajadores portuarios; transcribimos el texto que nos permite lo que insinuamos: "El pulpero en su origen, es algún marinero de buque mercante que ha cancelado o deshecho su contrato al llegar al Callao, y se ha establecido como dependiente de otro pulpero, que en años anteriores principió de igual manera. El nuevo dependiente trae como único capital: la educación de todo hombre de mar: es decir, cierta franqueza de carácter, el hábito de las privaciones y del trabajo, y esa iniciativa y claridad de espíritu práctico que adquiere el navegante, por la variedad de casos y circunstancias que lo obligan a estar siempre en acecho, siempre en acción, y siempre variando de medio; factores todos conducentes a dar al hombre la mejor educación práctica que puede desearse, para adquirir el conocimiento exacto de la vida". En: CAPELO, Joaquín..., *Lima en 1900,* p. 90, ya citado.

31. Prueba de lo que decimos es lo contenido en la carta que los gerentes enviaron al "Presidente del Gremio de Jornaleros", el 6 de enero de 1913, en cuyo punto segundo aceptaban la petición formulada: "Art. 2° - Se aceptará las 8 horas de trabajo siempre que los jornaleros se comprometan a comenzar sus operaciones en los lugares que sean asignados, en tierra o en la bahía, de 7 a.m. en punto a 11 a.m. en punto, de 1 p.m. en punto a 5 p.m. En: MARTÍNEZ DE LA TORRE, Ricardo... *El Movimiento Obrero Peruano, 1918-1919,* Lima, Ediciones Cronos, s.f., p. 49.
32. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 488.
33. MARTÍNEZ DE LA TORRE..., *Ob. cit.*, p. 84.
34. Evidentemente, la gran movilización de esos días fue consecuencia de una larga maduración del ideal laboral de ocho horas. Cuando se pretenda reducir esta lucha a una victoria de facciones políticas, es bueno recordar lo que a los sesenta años de esa conquista decía José Barba en el diario *La Prensa*: "Con la Primera Guerra Mundial, se extendieron por todo el mundo ideas de renovación que contribuyeron de manera notable para que nuestras clases postergadas y entre ellas, los obreros, exigieran trascendentales reformas económicas. La elevación del costo de vida, el congelamiento de los salarios y la falta de poder adquisitivo, empujaron a nuestro proletariado a una campaña por el abaratamiento de las subsistencias".
35. GARRIDO LECCA FRÍAS, Guillermo..., "La jornada de ocho horas". En: *El Comercio*, edición dominical mayo 3, 1992, p. 8.
36. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 487.
37. BASADRE, Jorge..., "En la Reforma Universitaria". En: *Historia y Cultura, Revista del Museo Nacional de Historia*, Lima, N° 7, p. 16. Al respecto también es útil leer el artículo publicado por el doctor Uriel García Cáceres en la Revista *Caretas*, Setiembre 2 de 1991, pp. 54 a 56, titulado "Haya de la Torre: la Edad de Piedra."; el subtítulo es expresivo de lo que deseamos aclarar: "Cuando el entonces dirigente estudiantil sanmarquino estuvo contra la reforma universitaria y la jornada de las 8 horas".
38. Era antigua, pues, la preocupación por hacer que la jornada de trabajo fuese respetuosa del trabajador; al recordar la legislación colonial, no podemos olvidar que a ella se le hizo poco caso muchas veces, aunque tal situación también se presente hoy en día. Tal vez era Tomás Moro, en su *Utopía*, quien inspiró esa legislación benévola para el trabajador; Moro sostenía que la jornada debía ser de seis horas de trabajo; ocho horas debían dedicarse al sueño y al descanso; el resto estaría dedicado al almuerzo, comida y sus propios menesteres.
39. "... bajo la presión militar, aprobó (el Congreso)... el proyecto del gobierno... En el contrato de trabajo se fija la jornada de 8 horas, se limita y protege el trabajo de mujeres y niños, se crea la inspección de trabajo, se reglamentan los contratos colectivos..." FRÍAS VALENZUELA, Francisco..., *Manual de Historia de Chile,* Santiago, Editorial Nacimiento, 1974, p. 430.
40. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 245.
41. El texto íntegro de la Ley que reglamentó las huelgas en: MARTÍNEZ DE LA TORRE..., *Ob. cit.*, pp. 52-53. No compartimos la expresión del autor del libro, cuando denomina a esta ley "Ley anti-huelgas"; la opción marxista que abrazó el autor de dicho libro desde muy joven no debería justificar el anacronismo que comete al calificar una ley que en su momento significó la regulación de un derecho que en muchos países entonces ni se reconocía como tal. Más y mejor fundamentada es la opinión de Basadre al respecto: "Este decreto, aunque muy criticado por los obreros anarquistas, fue avanzado para su época. Obligó a los patronos a admitir la representación obrera. Dio carácter imperativo al arbitraje en los casos de conflicto. Amparó el derecho de huelga. Al mismo tiempo, buscó democráticamente para ella un respaldo mayoritario renovado de todo modo periódico y trató de impedir la violencia y la algarada. Fue recibido con aprensión en los sectores conservadores". BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 246.

TERCERA PARTE

LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y LACUSTRE

Capítulo VIII
EL LITORAL Y SUS RECURSOS. ESTUDIOS HIDROGRÁFICOS

A. EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS MARINOS

1. LA PESCA

La pesca ha sido y continúa siendo una actividad primaria para una parte importante de la población peruana. En los últimos cincuenta años, una parte significativa de esta actividad ha estado dedicada a la pesca industrial, cuyos principales productos son la harina de pescado, las conservas y los alimentos congelados. Pero además de este tipo de pesca, subsiste la pesca artesanal, que retiene muchas de nuestras tradiciones prehispánicas e incorpora las traídas por diversos grupos que arribaron a partir del siglo XVI.

Si bien no existía una reglamentación especial para la pesca, podían ejercerla todos los peruanos que se matriculasen en la capitanía de puerto respectiva, no pudiendo pescar en aguas que estuviesen fuera del control de esta última. El sistema de la matrícula, introducido en el Perú por el virrey Guirior a finales del siglo XVIII, colocaba a la gente de mar bajo la jurisdicción de la autoridad marítima, otorgándole ciertos privilegios y obligaciones.

Como ya mencionáramos, el interés por desarrollar la actividad pesquera llevó al gobierno a contratar al especialista norteamericano Robert E. Coker, quien recorrió prácticamente todo el litoral, desde Tumbes hasta Mollendo, describiendo en cada zona los tipos de peces, embarcaciones, métodos de pesca y cuanta información pudiese ser

necesaria para comprender el estado de la pesquería nacional[1].

La región pesquera más importante era, sin duda la del Callao, que comprendía también a Chorrillos, Barranco, Miraflores y Ancón, pues debía abastecer el importante mercado limeño. En 1905, los pescadores matriculados en el primer puerto peruano eran 338, entre los cuales se contaba con 66 mujeres y 41 extranjeros[2]. Estos últimos correspondían, en muy buena parte, al primer grupo de inmigrantes italianos que, procedentes de Sicilia, se habían asentado en Chucuito hacia 1900[3]. Ellos primero y luego un numeroso grupo procedente de la Liguria, asentados igualmente en Chucuito a partir de 1914, introducirían varios cambios importantes a la actividad pesquera, tanto en las embarcaciones como en los métodos de pesca, conforme veremos luego[4].

En los otros puertos vinculados a la zona del Callao, solo encontraremos seis extranjeros, cuatro de los cuales eran de raza oriental, posiblemente japoneses, que figuraban en la matrícula de Ancón correspondiente a 1908. Entre los otros 54 pescadores registrados aquel año en Ancón, había 17 mestizos, 32 indios, 2 indias y 1 negro, la mayor parte de los cuales se dedicaba a la pesca con cordel[5]. Aquel mismo año Barranco tenía tan solo dos pescadores (un mestizo y un indio)[6]; mientras que Miraflores tenía una mestiza y dos indios pescadores[7]. Chorrillos contaba con 61 pescadores matriculados, entre los cuales figuraban 6 mestizos, 3 mestizas, 41 indios y 9 indias[8].

El varias veces mencionado reporte de Coker señala que en 1907 existían varios métodos de pesca en la zona del Callao, utilizando diferentes tipos de redes y cordeles. La red más común era la destinada a coger los peces por las agallas. El tamaño de la cocada o espacio entre las fibras que la constituían (de uno a diez centímetros) iba en función del tipo de pez que se deseaba capturar (pejerrey a róbalo), siendo más costosas las redes de cocada más pequeña debido al mayor trabajo que demandaba su confección. El empleo de este tipo de red ha variado poco con el tiempo y aún es posible observar a nuestros pescadores hacer uso de ella, sembrándola de diversas maneras para luego proceder a jalar sus extremos y capturar la mayor cantidad de peces posibles. Uno de las formas más comunes de empleo consistía en utilizar un chinchorro para tender la red más allá de la rompiente, jalándola luego desde la orilla.

Alguna autora ha señalado que este y otros tipos de redes fueron traídas por los pescadores italianos, ya que antes solo se pescaba con anzuelo[9]. Tal aseveración no nos parece del todo correcta, pues existe abundante evidencia arqueológica y etnográfica sobre el empleo de la red desde tiempos preincaicos hasta antes del asentamiento de pescadores italianos en Chucuito. Quizá sea más exacto decir que este grupo humano trajo algunas redes especiales que no se conocían en la zona del Callao.

Una de ellas habría sido el trasmallo, consistente en un conjunto

de tres redes que se tienden paralelamente, teniendo las redes de los costados grandes cocadas, mientras que la del medio es de cocada muy fina. Los peces penetran por uno de los lados y empujan la red fina por la cocada de la tercera red, quedando atrapados en una especie de bolsa. Este tipo de red era utilizada principalmente para capturar lizas, cabrillas, pintadillas, lenguados, etc.

También se usaba la conocida atarraya, principalmente en aquellas playas donde se podía vadear la reventazón.

Coker también refiere que se pescaba utilizando tres tipos de cordeles: el sencillo, el bonitero y el espinel. Los dos últimos tipos eran empleados desde las embarcaciones navegando, siendo el espinel, con sus numerosos racimos de anzuelos colocados de trecho en trecho, el más importante de los tres. La pesca con cordel sufrió cierta limitación a raíz de la prohibición de acercarse a menos de una milla de las islas guaneras, decretada por el Gobierno en mayo de 1916, ya que usualmente era en las peñas cercanas a las islas donde se concentraban los peces que se cogían con anzuelo. Con tal motivo, hubo algunos reclamos, como el de los pescadores de Ancón, pero el Gobierno mantuvo la medida procurando así proteger a las aves guaneras[10].

Otro elemento usado entonces para la pesca del lenguado y otros peces de fondo era la fisga, que en esencia no era otra cosa que un arpón que podía llegar a tener unos tres metros de largo. Coker refiere que muchos pescadores acostumbraban verter aceite en el agua para que la superficie quedase lisa y poder así ver mejor el fondo donde se hallaba ese tipo de peces.

Un implemento mencionado con frecuencia era el volador, que consistía en un cilindro unido a un mango de madera delgado, que al caer al agua causaba un peculiar ruido, espantaba a los peces, haciéndolos caer en las redes[11].

Donde más rápidamente se notó la presencia siciliana fue en las embarcaciones. Coker indica que hacia 1908 existían en la región del Callao tres tipos de embarcaciones pesqueras: el bote latino, el chalano y canoa. En el Callao propiamente dicho había 208 botes y 67 canoas; mientras que en Chorrillos se registraban 9 botes y 18 canoas.

El primero de ellos no era más que un típico bote siciliano, con puntas a ambos extremos, cubierta corrida con una única escotilla en la parte central y con dimensiones de aproximadamente 5,5 metros de eslora por 2 de manga y 0,65 de puntal. Este tipo de embarcación aún es utilizada por nuestros pescadores del Callao, Chorrillos y otros puertos del litoral, aun cuando hoy en día normalmente son propulsadas por un motor. En la época que revisamos, tenían un solo mástil en cuya entena portaban una vela latina. Eventualmente podían utilizar un pequeño foque que corría desde el mástil hasta un corto botalón que

salía por la proa; o variar el aparejo de modo de portar una suerte de cangreja para el rastreo de conchas, pero esto no era lo usual.

El bote chalano, hoy conocido como chalana, era la embarcación utilizada por los pescadores chalacos antes de que los sicilianos se estableciesen en Chucuito. El chalano tiene fondo plano y popa recortada, uniendo sus costados con bancadas. Sus dimensiones aproximadas son: 5 metros de eslora, 1,5 metros de manga y 0,6 metros de puntal. Empleaba una vela cuadra.

Finalmente, la vieja canoa continuaba rindiendo sus servicios a la pesca. Construida de un solo tronco, importado de Guayaquil, elevaba sus costados con falcas o listones que se iban agregando en forma de tingladillo. El tamaño de las canoas oscilaba entre 6 y 9 metros, teniendo muchas de ellas un refuerzo metálico en la parte superior e igualmente reforzados los toletes donde descansaban los remos. También utilizaban una vela cuadrada, a la que conocían con distintos nombres[12].

La presencia de los sicilianos y luego de los ligures, trajo algunos recelos a los pescadores chalacos, situación que el tiempo se encargó de suavizar rápidamente. No obstante, el hecho de que la Capitanía del Puerto del Callao otorgase permiso para que los botes latinos pudiesen pescar alejados de la costa, llegando hasta las islas Hormigas, y por un tiempo mayor que el usualmente concedido a los chalanos, causó un profundo malestar entre los pescadores chalacos. Esto puede apreciarse en un pedido que un grupo de pescadores realiza en julio de 1907, solicitando que el capitán de puerto no les prohibieran salir fuera de las aguas del Callao, ya que no hace similar "prohibición a los pescadores extranjeros, que la practican en los lugares que mejor les place sin que la autoridad marítima les ponga impedimento"[13].

Este reclamo llegó hasta el Consejo Superior de Marina, que reconoció que ciertamente "los pescadores italianos se alejan al Oeste del Callao porque tienen embarcaciones apropiadas para salir, y bien podrían hacerlo los nacionales, si las de ellos reúnen esas condiciones". Con ocasión de tratar este tema, el Consejo también recomendó "formular un reglamento de pesquería", mediante el cual se daría mayor protección a los pescadores, "concediéndoles primas y sueldos"[14].

Hacia 1907 existían en el Callao al menos dos personas que actuaban como intermediarios en la comercialización del pescado. Uno enviaba pescado fresco y salado por el ferrocarril hasta Cerro de Pasco; mientras que el otro ahumaba bonito y otras especies abasteciendo los principales hoteles de Lima[15].

En la época que revisamos, Chimbote estaba formado por dos pequeñas aldeas de pescadores, la más antigua de las cuales era conocida como Huanchaquito, debido a que buena parte de sus pobladores había venido de Huanchaco. Ambas aldeas estaban construidas con totora. Al

30 de junio de 1907 había veinte pescadores matriculados, aun cuando eran muchos más los que se dedicaban a esta actividad. La pesca era llevada a cabo en un bote tipo abierto, con fondo plano y popa ancha y cuadrada, cuyas dimensiones típicas eran de 4.12 metros de eslora, 1.46 de manga, 0.53 metros de puntal en proa y 0.75 en popa, donde la manga era de 1.12 metros. Portaban un mástil con entena y botavara. También se utilizaban para la pesca algunos caballitos de totora, que tendían lo que llamaban en el sur "red clara", que no era otra cosa que una bolsa formada por una red de cocada pequeña colocada al final de dos redes de cocada mayor. Todo el conjunto era tendido por dos embarcaciones, usualmente caballitos de totora, tal como lo consignara el obispo Martínez de Compañón a finales del siglo XVIII en Huanchaco[16].

Siguiendo hacia el norte, la siguiente pesquería importante atendía al mercado de Trujillo, teniendo como puertos principales a Guañape y Salaverry, lugar este último donde en 1907 había 29 pescadores matriculados. Los botes de ambos puertos eran los más grandes de la costa peruana, registrando Coker las siguientes dimensiones: 7,93 metros de eslora, 2,67 de manga, 1,17 de puntal en el mástil y 1,06" en el banco de popa. El bote tenía un bauprés largo y grueso, portando una vela principal y dos foques en un único mástil. El caballito de totora era usado para la pesca cercana a la orilla[17].

Las islas Lobos de Afuera eran frecuentadas desde tiempos prehispánicos por pescadores de Lambayeque, que iban en sus balsas con toda su familia, estableciéndose en la isla por algunas semanas. En 1907, esta costumbre continuaba a cargo de los pescadores procedentes de Santa Rosa, San José, Pimentel, Eten, Pacasmayo y algunos otros puntos, usando no solo balsas sino también pequeñas balandras. Ya para entonces había sido abandonado un pequeño poblado que se había llegado a formar, que incluso contaba capilla y cementerio. Aparentemente, los principales usuarios de esta pesquería eran los pescadores de San José, pues aún en 1918 seguían insistiendo en que se les autorizase a asentarse libremente en las islas Lobos. Con permiso o sin él, lo cierto es que al año siguiente había en estas islas 36 botes, 2 balandras y 136 pescadores adultos, además de un número no precisado de muchachos. La mayor parte de la captura era realizada empleando dinamita, y la que no se conseguía de esa manera lo era con anzuelo[18].

Las particulares condiciones de la isla Lobos de Tierra proveen un hábitat muy favorable a una gran diversidad de especies, razón por la cual era bastante frecuentada por los pescadores procedentes desde Pacasmayo hasta Paita, que llegaban a formar una verdadera aldea en lo que se conocía como caleta Larrañaga, cercana al muelle desde donde la Peruvian Corporation embarcaba el guano. A partir de octubre de 1917, cuando la

Compañía Administradora del Guano se hizo cargo de los faros en el litoral, los sucesivos guardianes asignados a la isla Lobos de Tierra trataron de evitar que los pescadores formaran esa aldea temporal, llegando a presentarse situaciones delicadas, como la que se registró en noviembre de 1920, cuando el guardián amenazó con incendiar las chozas de los pescadores. Estos, en su mayor parte procedentes de la caleta de San José, reaccionaron airadamente, indicándole "que hiciera la prueba y vería como procederían rigurosamente" contra el amenazante guardián[19].

Cuando Coker llegó a esta isla, el 29 de marzo de 1907, encontró una treintena de pescadores ya asentados. Pocos días después esta cifra se duplicó, sin considerar que muchos de ellos traían a sus familias consigo. Los peces más capturados eran las rayas, tollos, guitarras y angelotes, algunos de los cuales eran secados al sol mientras que los otros eran salados. Coker llega a referir que se pescó un lenguado que medía 83 centímetros de largo por 48 de ancho. Asimismo, existían abundantes tortugas, pero los pescadores solo las cogían cuando se enredaban en sus redes, alimentándose con su carne y extrayéndole la grasa para uso medicinal[20].

Si bien había embarcaciones de diverso tipo, como canoas y pequeñas balandras, cuyos mástiles portaban pico y botavara, la mayor parte eran balsas procedentes de Sechura, Eten y Pimentel. Estas embarcaciones eran empleadas por los pescadores nativos desde tiempos prehispánicos hasta los tiempos actuales, siendo el primer reporte de ellas el dado por el piloto Bartolomé Ruiz en 1526. Estaba formada por varios troncos de palo balsa, sobre los cuales muchas veces se ponía una plataforma sobre la cual iban las personas y los objetos que debían mantenerse secos. Las balsas descritas por Coker tenían unos 6,5 metros de largo, y portaban un mástil que empleaba una vela cuadrada. También utilizaba una pala-timón para propulsarse bajo determinadas circunstancias[21].

La pesca en Pacasmayo era efectuada básicamente con cordel, tanto desde el muelle como desde algunas pequeñas balandritas y caballitos de totora. La red solo era empleada desde los caballitos, aun cuando los botes también la tenían pero solo para usarla en Lobos de Tierra. En junio de 1907 había 36 pescadores matriculados en Pacasmayo, a los que se sumaban 28 lancheros que también podía ejercer la pesca, así como los numerosos muchachos que pescaban desde el muelle. Coker refiere que encontró dos botes grandes en Pacasmayo, juzgándolos los más rápidos de la costa peruana. El mayor tenía 10 metros de eslora, 3,3 de manga y 2 de puntal, mientras que el otro tenía algo menos de 9 metros de largo, teniendo ambos la popa recortada. Tenían dos palos, portando foque, trinquete y mayor. Los dos botes tenían cubierta corrida, con una abertura central y un pequeño camarote, siendo emplea-

dos para la pesca en las islas Lobos. También había algunas pequeñas balandras de popa cuadrada, provistas de una vela que colgaba entre pico y botavara; así como pequeños botes de algo más de 6 metros de eslora, con ambas puntas levantadas; y algunas chalanas de poco más de 5 metros de largo. No deja de ser curioso el dato de Coker, cuando señala que en una acequia que cruzaba el pueblo de Pacasmayo se cogían algunos peces de agua dulce y camarones[22].

La zona de Eten, Santa Rosa, Pimentel y San José no llegó a ser visitada por Coker, pero obtuvo información a través de los pescadores que entrevistó en las islas Lobos y de los registros de las capitanías. Así, señala que en Eten había un bote, una balsa y 8 caballitos de totora; en Santa Rosa eran 187 los pescadores, usando únicamente un centenar de caballitos; en Pimentel había 37 pescadores, 2 botes, 1 balsa, 2 balsillas y numerosos caballitos; y en San José, 145 pescadores matriculados empleaban 80 botes y 3 balsas[23].

En toda la ensenada de Sechura se pescaba con anzuelo, utilizando la red únicamente cuando iban a las islas. La principal embarcación en esta región era la balsa de palos[24]. Más al norte, en Paita, donde había 125 pescadores matriculados en 1907, la actividad pesquera había alcanzado un reducido nivel industrial. En efecto, al menos en ese año existían dos botes que viajaban hasta cuatro veces al año llevando pescado salado a Manta, en Ecuador. Coker estimó que anualmente se exportaban de esta manera 50 000 pescados, suma que podía elevarse cuando se hacían eventuales embarques en vapores de línea que iban a Panamá, o en una embarcación que llevaba sal de Sechura a puertos colombianos[25]. Lo cierto es que esta exportación pesquera no llegó a ser significativa, pero en 1904 fue de 805,7,38 libras; en 1905 se redujo a 296,8,66 libras; y en 1906 subió ligeramente a 647,1,89 libras peruanas[26].

La zona de Tumbes también fue visitada por Coker en enero de 1910, encontrándola muy rica en mariscos y con cierta actividad ballenera, como veremos más adelante.

En el sur chico, el pequeño puerto de Chilca contaba con 78 pescadores y 22 embarcaciones, de las cuales 4 eran botes, 14 canoas y 4 balsas de totora. Entre Mala y Bujama sumaban 60 pescadores, aún cuando no todos estaban matriculados. Existían, asimismo, 15 botes y una balsa de totora. Los botes tenían fondos redondos y quilla recta, con ambas puntas levantadas, portando dos mástiles. Medían entre 6 y 7 metros de eslora, correspondiendo a este último tamaño una manga de 2,7 metros[27].

Cerro Azul contaba con solo 29 pescadores matriculados, que salían a la mar en balsas de totora, 4 canoas y 9 botes, 7 de los cuales eran de una tonelada y 2 de dos toneladas. Además de los referidos pescadores, otros 85 matriculados de marina podían pescar con permiso previo del capitán de puerto. Las balsas de totora empleadas en esta zona al

sur de Lima difieren de los caballitos del norte ya que utilizan tres hatos de totora que se unen entre sí a modo de troncos[28].

La zona de Pisco concentraba una pesquería importante, contando con unos 75 pescadores matriculados que vivían en la caleta de San Andrés, algo alejados del muelle de Pisco, lo que no dejaba de causar algunos problemas para el control ejercido por la Capitanía de Puerto[29]. En la caleta de San Andrés se asentaron unos cuantos pescadores griegos en la década de 1870-1880, trayendo consigo la red trasmallo, que ya hemos descrito al tratar sobre el Callao. Las otras redes empleadas eran similares a las de otros puntos del país, aun cuando con ciertas variantes en las denominaciones. No se usaba el espinel, pero sí los otros tipos de cordeles. Los botes son redondos y de popa cuadrada, portando tres velas: mayor, trinquete y foque, en dos mástiles. La mayor y la trinquete están provistas de entena y botavara. Debido al régimen de vientos en la región, también se utilizaban frecuentemente los remos[30].

Entre Camaná y la frontera con Chile la actividad pesquera tenía su punto central en el puerto de Mollendo, desde donde botes de una tonelada hacían un promedio de 61 salidas mensuales, permaneciendo unos cinco días en la mar. El principal destino de pesca era Tambo, a donde concurrían la gran mayoría de los botes, seguido muy de lejos por Islay. El método de pesca más difundido era la dinamita, además de la cual se empleaba un espinel mucho más largo que lo usual, pudiendo llegar a medir hasta una milla, siendo usualmente largado al caer la noche y recogido después de medianoche. Curiosamente, Coker refiere que un pescador mollendino, Manuel González, se especializaba en el solitario arponeo de peces espada, para lo cual debía internarse a cierta distancia mar adentro. No tenemos información sobre el número de pescadores matriculados en este puerto, pero debían sobrepasar el centenar, algunos de los cuales eran extranjeros[31].

En esta zona existían dos métodos importantes de preservación de los pescados o sus derivados. El primero consistía en el charquecito de congrio, mientras que el segundo se refería a la conservación de los huevos del pez volador, formando una masa a la que curiosamente se denominaba cau-cau, y de la pota u ocopi, que calentado y despellejado era apreciada por la gente del interior. Una vez seco, el pescado era despachado a Arequipa, aun cuando hubo algunos intentos de despachar pescado fresco conservado en hielo incluso hasta Bolivia[32].

Coker refiere la presencia de numerosos tipos de peces, algunos de los cuales ya habrían desaparecido de nuestro mar, tal como la sardina, cuya presencia considera abundante todo el año desde Mollendo al menos hasta Paita. Distingue la sardina española, indicando que no es abundante, pero sí está presente en el Callao y Mollendo[33].

1.1. PESCA CON DINAMITA

Ya en setiembre de 1896 se había prohibido el empleo de la dinamita para la pesca y caza de lobos, encomendando a los empleados del Resguardo y las capitanías el inspeccionar a las naves para evitar esto, imponiendo multas hasta de cincuenta soles al dueño si se encontraban explosivos a bordo, y si no podían pagar, proceder al decomiso de la embarcación[34]. No obstante, tan dañino método de pesca continuó en todo el litoral, llevando a que las respectivas capitanías iniciasen varios expedientes de decomiso. Fue en base a uno de ellos, presentado por el capitán de Puerto de Mollendo, que el 8 de noviembre de 1904 se modificó el dispositivo anterior incrementando el tope de TFR las penas a 200 soles o arresto por ocho días, "a juicio del capitán de puerto"; y en caso de reincidencia a la separación definitiva de la matrícula sin que pueda ser acogido en ningún otro puerto. Si alguien fuera de la matrícula llevaba a cabo esta actividad, estaba sujeto a esta penalidad además de la denuncia que debía hacerse el agente fiscal respectivo[35].

Este dispositivo se mantuvo en vigencia durante todo el periodo bajo estudio, pese a lo cual el uso de dinamita continuó siendo bastante común, al punto que se le conocía comúnmente como el "chinchorro americano"[36]. Así, en 1908, un grupo de pescadores del Callao manifestó que "algunos botes son conocidos por ir a pescar sin redes u otros aparatos; también algunos pescadores echan dinamita para asustar a los lobos, ó a veces sólo por gusto". El explosivo más utilizado era la dinamita, que se obtenía ilegalmente en diversos lugares, incluso desde el mismo depósito de explosivos que existía en la isla San Lorenzo[37]. Años después, a finales de 1919, el capitán de navío Teodosio Cabada, director de Capitanías, reconocía que "la frecuencia con que los pescadores hacen uso de la dinamita es algo que horroriza por los irreparables daños que hacen en los criaderos de los peces y el único medio de corregir, o aminorar lo más posible este delito, consiste en castigarlos con justa severidad"[38].

Si bien el control de la pesca estaba a cargo de las capitanías de puerto, una vez en la mar eran los sargentos y cabos de la matrícula de pescadores quienes tenían la obligación de controlar a sus compañeros. Tal sistema había probado ser poco eficiente, pues casi no se producían denuncias, sea por amenaza de los involucrados o por un mal entendido compañerismo. Pese a ello, al menos a finales de 1919, Cabada sostuvo algunas reuniones con los sargentos de la matrícula de pescadores del Callao, quienes "le ofrecieron dar parte cuando se pescara con dinamita". Si bien esta promesa debió haber sido hecha en ocasiones anteriores, lo cierto que en octubre y noviembre de aquel año se impusieron al menos tres multas: 200 soles al bote 479 y 20 soles a los botes 497 y 522[39].

2. CAZA DE LOBOS

Los pescadores de todos los tiempos, incluso los de hoy, narran una serie de historias referentes al comportamiento de los lobos de mar, acusándolos de espantar los peces o de dañar sus redes. Los pescadores de principios de este siglo no eran una excepción a esta regla, conforme podemos apreciar en los argumentos que esgrime Florimond Sion, en noviembre de 1911, para solicitar se le autorice a cazar lobos con arpón. Indica en su pedido que causaban grandes daños por "la gran cantidad de pescado que los animales referidos se comen, subiendo por consiguiente el valor en plaza del pescado, alimento tan necesario para el consumo de la gente pobre y 2° la disminución de los huevos de las aves acuáticas y de los que devora en las playas, disminuyendo por consiguiente el guano que estos animales dejan en tierra"[40]. En el concepto de Sion, compartido por la mayor parte de los pescadores de la época, el lobo de mar no era más que un depredador que debía ser aniquilado. Sin embargo, el verdadero propósito de este pedido, como otros similares que se realizaron en ese entonces, era el poder obtener algún beneficio económico con esa caza.

En la costa peruana existen dos tipos de lobos: el chusco o de un pelo; y el fino, de piel o de dos pelos. Ambos fueron cazados durante buena parte del siglo XIX, el primero por el cuero y el aceite, y el segundo por la piel. La caza de lobos había sido prohibida en octubre de 1896, sin embargo, por resolución del 20 de junio de 1900, a propuesta de la Dirección de Fomento, fueron autorizadas las bases para "la caza de lobos y otros cetáceos", procediendo a licitarse un permiso exclusivo para ello. Dicha licitación fue ganada por Pablo Ascher, quien llevó a cabo una matanza considerable de estos pinnípedos[41]. De acuerdo a un testimonio recogido por Coker en 1907, este tipo de caza se hacía empleando dinamita, método poco eficaz pues "por cada dos lobos que se cazaban se perdían tres". La caza debió ser masiva, pues el mismo testimonio refiere que en un solo día "seis hombres habían desollado 690 focas", lo que elevaba el número de animales muertos por ese grupo de cazadores a 2 070[42].

Poco tiempo después volvió a ser prohibida la caza de lobos, pero se insistió de varias maneras en la necesidad de reducir su número. Fue así que en 1907, el Ministerio de Fomento encomendó a Robert E. Coker estudiar si realmente los lobos afectaban a la población de aves guaneras. Coker reportó la existencia de un pequeño depósito de guano formado por el excremento de estos pinnípedos en un islote ubicado frente a Punta Lobería en Cerro Azul. La explotación de dicho depósito era llevada a cabo por los agricultores locales, aun cuando la calidad de ese guano no era muy buena y su poca cantidad lo hacía insignificante[43]. También señaló que no era conveniente ni necesario el exterminio de los lobos por el daño que eventualmente pudiesen hacer a las aves gua-

neras, pues comprendía que existía un equilibrio ecológico cuya alteración podía tener consecuencias impredecibles. No obstante, si se mostró partidario de que se les cazara en cierto número y bajo determinadas condiciones. Señaló que no debía usarse dinamita ni llevar a efecto la caza en aquellas islas clausuradas a la extracción del guano. También propuso fijar una temporada de caza, que podía ir de mayo a octubre, así como una cuota determinada para cada zona del país. En todo caso, debía también fijarse un impuesto para dicha actividad[44].

Tales propuestas dieron origen a una resolución suprema, fechada el 6 de julio de 1910, autorizando a la Peruvian Corporation y a la Compañía del Guano para que, en vía experimental, realizaran ese tipo de caza. Así, entre mayo y setiembre de 1911, la Compañía Administradora del Guano organizó una expedición que recorrió la costa entre Callao y Lomas, matando 6 800 lobos "únicamente con garrotes y balas", cuyas pieles y grasa produjeron 217 967 libras peruanas[45].

3. TORTUGAS

En su conocido informe, Coker refiere la presencia de tortugas marinas en casi todo el litoral, puntualizando que si bien se les pescaba y consumía eventualmente en Chimbote y en Islas Lobos, solo en Pisco se había desarrollado una actividad especializada en su pesca. Para ello se empleaba una red especial, llamada "tortuguera", con una malla de treinta centímetros cuadrados. La pesca se llevaba a cabo principalmente en los meses de verano, cuando las tortugas estaban "más gordas". Los pescadores actuaban por parejas, pudiendo llegar a coger hasta ochenta tortugas por semana, vendiendo su carne y cociendo su grasa para sacarle el aceite. Esa cantidad de tortugas podía dar entre 16 y 20 latas de aceite, de unos nueve galones de capacidad, siendo vendida la lata a tres soles. Coker refiere que eventualmente un caballero de Ica compró las caparazones para enviarlas a Europa, pero que el uso más común era como combustible[46].

4. BALLENERÍA

La ballenería se había desarrollado frente a las costas peruanas desde la última década del siglo XVIII hasta finales del siglo XIX. Casi toda esa actividad fue llevada a cabo por buques británicos o norteamericanos que de tiempo en tiempo ingresaban a puertos peruanos del norte, como Tumbes y Paita, para reaprovisionarse o enganchar algunos hombres más para sus dotaciones. Unos cuantos de estos últimos ascendieron en la escala de la ballenería hasta alcanzar a ser oficiales de botes, adquiriendo así mejores posibilidades laborales.

Hacia principios del siglo XX, solo unos cuantos buques balleneros chilenos de Valparaíso y Talcahuano cazaban estos cetáceos frente a las costas peruanas, logrando reunir anualmente unos 150 000 galones de aceite. La información disponible indica que estos buques, cuyo número oscilaba entre cuatro y siete, estaban provistos de cañones y que hacia 1908 ya habían comenzado a utilizar el arpón explosivo[47]. Hemos encontrado indicios de que la actividad de los balleneros chilenos en aguas peruanas continuó al menos hasta 1913[48]. No obstante estos hechos, el Código de la Marina Mercante y el Reglamento de Capitanías prohibían a los extranjeros realizar tal tipo de labores en aguas nacionales. Esos fueron los argumentos utilizados a principios de 1912 para denegar la autorización que para traer buques balleneros al Perú había pedido el noruego Andr Yngebrigsten[49].

En cuanto a la actividad nacional, esta se reducía en 1908 a dos compañías tumbesinas, la de Nicanor Delgado y la del señor Maceda. Ambas empresas usaban la misma tecnología, vale decir, cuatro botes balleneros equipados y una o dos lanchas a motor. Respecto a la caza misma, seguiremos el reporte de Coker:

> "La pesca se sigue de esta manera. Durante la época, que es de junio a octubre, cuando una ú otra compañía está lista y lo considera juicioso, los botes son tripulados y se mandan a la pesca. Cada uno tiene su tripulación de 6 hombres, que son: un oficial, un trancador y cuatro marineros. Una lancha a la vela los acompaña con los víveres. Durante el día están volteregeando en busca de las ballenas, y a la caída de la noche se aproximan a la costa para fondearse. Cuando aparece una ballena se hacen señales con banderas, de bote a bote, para informarse del sitio donde ella se halla. Después de ocho días, si la captura no se efectúa, regresan los pescadores a tierra para un descanso de tres o cuatro días".
>
> "Como la lanza se tira por mano, el bote tiene que aproximarse muy cerca a la ballena o sea una distancia de una a tres brazas. El oficial maneja el bote de la popa, mientras el trancador se para en la proa para tirar el arpón. Tan pronto como la ballena está asegurada por el arpón, el trancador pasa al timón mientras el oficial va a la proa para matar al animal"[50].

Naturalmente, esta última parte es la más difícil del proceso, pues la ballena puede dar latigazos con la cola y llegar a destruir el bote si no se tiene cuidado. Luego de muerto el animal, se le amarra a una lancha grande y todas las otras embarcaciones proceden a remolcarlo hasta la boca del río Tumbes, donde aprovechando la marea alta la varan e inician el proceso de sacar la grasa y extraer el aceite. Cada barril de aceite contiene 30 galones y es vendido en Tumbes a 12 libras peruanas, siendo embarcado de inmediato hacia el Callao. Por falta de técnica, no se aprovechaban las barbas, la carne ni los otros elementos de la ballena. Los pescadores involucrados en esta actividad no perciben un jornal sino un porcentaje de la venta[51].

La captura anual era estimada en doce ballenas, reportándose años bajos, como 1907, en que solo se cazaron cuatro, o altos en que se logró beneficiar doce cetáceos. Tal cantidad de animales no tenía una gran importancia comercial, aun cuando localmente sí tenía cierta incidencia.

5. MOLUSCOS Y CRUSTÁCEOS

Coker reporta el rastreo de conchas de abanico en la isla San Lorenzo, empleando para ello una rastra de armazón triangular, ligeramente curva hacia atrás, con un palo que cruza la boca en el cual van unos "dientes" que deben arrancar las conchas de las malezas en las que se encontraban. Para esta operación, el bote debía utilizar una suerte de vela cangreja, ya que se requería mantener más fuerza que velocidad. En 1907, eran unos 25 los pescadores dedicados a esta actividad, "la mayor parte de los cuales son de raza italiana"[52]. Los pescadores de Mala y Bujama también cogían conchas con ese tipo de rastras cerca a la isla de Asia[53].

También refiere la presencia de grandes conchas de este tipo en la ensenada de Sechura, donde eventualmente aparecen langostas. Estas últimas son más frecuentemente reportadas en Paita, donde Coker llegó a coger ejemplares de 31,5 centímetros de largo, desde los ojos hasta la punta de la cola[54].

Finalmente, puntualiza la gran abundancia de estos mariscos en Bahía Independencia, mayores que las del Callao pero menores que las de Sechura. No obstante tal abundancia, nadie se ocupaba en explotar estos u otros mariscos, así como las abundantes algas que se hallaban a todo lo largo del litoral[55].

Otro marisco que se consumía eventualmente en Lima era el choro, que era obtenido principalmente buceando. Aparentemente, por lo que refiere un informe de marzo de 1910, este tipo de actividad era llevada a cabo por un reducido grupo de buzos de origen griego que se había asentado en el Callao[56].

Coker recorrió la región de los esteros tumbesinos, apreciando el enorme potencial que presentaba para la crianza de mariscos y crustáceos, principalmente ostras, almejas, cangrejos y langostinos, si bien había sido practicada en tiempos prehispánicos, la recolección o pesca de este tipo de recurso marino[57].

6. PERLAS

En 1907, cuando Coker visitó la ensenada de Sechura, recibió información de que poco tiempo atrás dos compañías se habían dedicado a extraer perlas entre Talara y Punta Aguja, dividiéndose la zona al norte

y al sur de la boca del río Piura. La que operaba en la parte norte hizo traer buzos de Panamá, logrando obtener 200 perlas en una primera campaña, la más valiosa de las cuales era negra y fue cotizada en 400 soles. Pese a los esfuerzos hechos posteriormente para ubicar otro banco de perlas, nada fue hallado y ambas empresas se vieron obligadas a concluir sus actividades hacia 1901[58].

7. EL GUANO

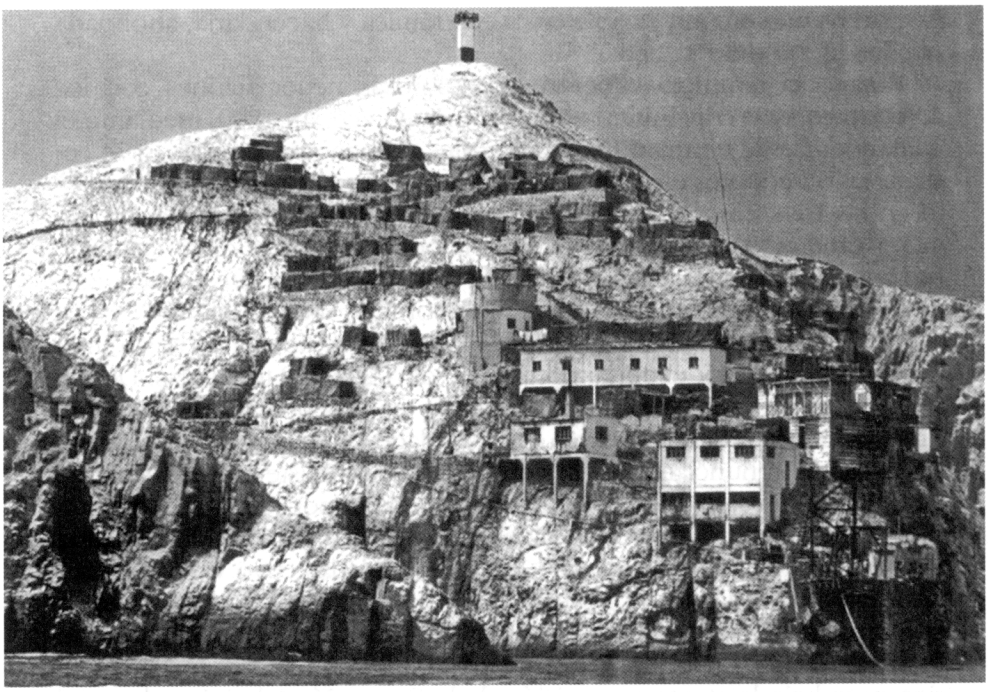
Es una verdad conocida por todos que el mar peruano tiene una enorme y muy variada riqueza, que ha sido explotada desde tiempos prehispánicos con diversa intensidad. La recolección de mariscos, los peces, las ballenas, los lobos, el guano, la sal y el petróleo, son solo algunos de estos recursos. De todos los que fueron explotados en la época que debemos cubrir, el guano fue el más importante.

El guano no es otra cosa que el excremento de las aves marinas, que por su particular contenido de nitrógeno, fósforo, potasio y otros elementos, constituye el abono natural más completo. A ello se suma que no deteriora ni contamina los suelos, cosa que sí ocurre con los abonos sintéticos.

Si bien las principales especies productoras, el guanay, el piquero y el alcatraz, se alimentan principalmente de la anchoveta, su proceso digestivo tiene algunas variantes que hacen del guano producido por el guanay el de mejor calidad. Las particulares condiciones climáticas del mar peruano, con casi absoluta ausencia de lluvias, permitieron que en el curso de los siglos se acumulara una gran cantidad de guano en determinadas islas y puntas del litoral, siendo utilizado con fines agrícolas desde tiempos prehispánicos.

Ya desde mediados del siglo XIX se había diferenciado dos tipos de guano, en función a su contenido de nitrógeno. El guano más reciente tenía un mayor contenido de este elemento, siendo conocido como guano azoado, rico, de ave o de exportación. El guano de mayor antigüedad perdía cierta proporción de nitrógeno, enriqueciendo su porcentaje de fosfato y adquiriendo cierta tonalidad rojiza, por tal razón se le conoce como guano pobre, fosfatado, fósil o de mina.

Durante casi cuatro décadas del siglo XIX, las milenarias acumulaciones de guano en el litoral peruano fueron explotadas sistemáticamente hasta su literal agotamiento, considerándosele como producto de exportación y no como recurso fertilizante para nuestra agricultura. Grandes fortunas fueron hechas en aquella época, tanto por extranjeros como por algunos nacionales, produciendo una ilusión de inagotable riqueza que llevó al Estado peruano a realizar irresponsables gastos



Instalaciones para la extracción del guano en los Islotes Palominos, Lima. (Reproducción de fotografía de Walter H.Wust, en: *Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú: Más de un siglo trazando el rumbo*. ¿Lima, 2003?)

que derivarían en una terrible crisis económica y hacendaria, ahondada por la Guerra del Pacífico.

Pasado el conflicto vinieron las dolorosas negociaciones con los acreedores, que concluirían en el contrato Grace, en 1890, mediante el cual, además de entregar los ferrocarriles peruanos por 66 años, se cedía a los acreedores el guano existente en el territorio nacional, excepto en las Islas Chincha, hasta por tres millones de toneladas, así como cierta cantidad de guano en las islas Lobos[59]. A raíz de dicho acuerdo fue constituida en Londres la Peruvian Corporation, empresa que a partir de 1891 comenzó a exportar este importante recurso marino.

La actividad guanera de la empresa británica se llevó a cabo sin interrupción hasta 1915, exportando un total de 1 237 128 toneladas. De ese monto, 563 728 toneladas fueron extraídas en el periodo 1906-1915[60]. La Primera Guerra Mundial detuvo las actividades guaneras de la Peruvian Corporation, renunciando a ellas en 1919, previo ajuste con el Gobierno peruano por el saldo de guano que les quedaba por recoger para completar los dos millones de toneladas a que se había reducido la deuda inicial. La cantidad resultante fue 762 872 toneladas cuyo valor, calculado a razón de 40 soles por tonelada, debía ser amortizado anualmente conforme a la ley del 31 de enero de 1920. A pesar de estos acuerdos, la Peruvian Corporation hizo algunos embarques de guano en fecha posterior, pero bajo la atenta supervisión de la Compañía Administradora del Guano, entidad sobre la que trataremos luego[61].

Desde que se inició la explotación del guano a gran escala, el Gobierno tomó posesión de este recurso como una más de las riquezas naturales peruanas. Así, a través de concesiones o mediante explotación directa, fue tratando de administrar ese bien público, dirigiéndolo fundamentalmente a la obtención de divisas mediante la exportación. La agricultura nacional se hallaba postergada en el uso de este recurso, pues cada agricultor debía solicitar autorización para extraer la cantidad de guano que iba a utilizar, pagar ciertos derechos y organizar su propia compañía guanera. Todo ello, las concesiones y la actividad de los agricultores, llevaba a que las islas y puntas donde existía el guano fuesen explotadas con sentido totalmente inmediatista, sin la menor preocupación por la fuente generadora de riqueza: las aves guaneras.

Tenemos algunos ejemplos de esta situación ya en el periodo que nos corresponde. En 1907 se concedió permiso a Gabriel Larrañaga para sacar 100 toneladas de la playa La Chira con destino al fundo Villegas; a la compañía W.R. Grace para extraer 600 toneladas de las islas Lobos de Afuera para el fundo Cartavio[62]; y a Ildefonso Loayza para sacar 70 toneladas del puerto de Chilca con destino a las haciendas de Chacra Cerro y Huachipa[63]. Por otro lado, cuando el ingeniero Marco Aurelio Denegri informa de su visita a la isla de Macabí, refiere que:

"El día de mi llegada, que fue el 13 de julio de 1910, se retiraba el inspector y ensayador de la Peruvian y toda la peonada de los contratistas del carguío, señores David Hoyle y F. Ortiz de Zevallos, después de haber barrido con escobas, el suelo rocalloso de las dos islas, dejando poco menos que nada como muestra de lo embarcado"[64].

Ni los eventuales permisos ni los métodos empleados eran los más adecuados para asegurar una futura provisión de guano. El gobierno del presidente José Pardo inauguró su gestión con el ingeniero José Balta como ministro de Fomento, siendo sustituido en marzo de 1906 por el coronel Pedro Portillo. Es posible que ya Balta hubiese sembrado la inquietud de concebir una mejor política de protección para las aves guaneras, comprendiendo que para ello había que estudiar también a la pesca, pero fue Portillo quien finalmente dio el paso decisivo en esta dirección, contratando al experto norteamericano Robert E. Coker, quien inició una serie de viajes por la costa para observar tanto la actividad guanera como la pesquera, la caza de focas y la ballenera.

Los numerosos y detallados informes de Coker constituyen uno de los más completos estudios que sobre la pesca y el aprovechamiento artesanal de los recursos marinos peruanos se haya realizado hasta el momento, brindando valiosa información sobre los grupos de pescadores, sus embarcaciones, los implementos y métodos de pesca, los tipos de peces, la actividad guanera, la caza de lobos, la ballenera, etc. Dichos reportes comenzaron a ser publicados en el *Boletín del Ministerio de Fomento* a partir de junio de 1907, recomendando algunas medidas puntuales para la mejora de estas actividades.

Su primera propuesta fue la creación de una oficina que tuviese a su cargo "el estudio permanente de los pescados y pesquerías", difundiendo los resultados de sus investigaciones a fin de fomentar la pesca en el Perú. Insistió en la necesidad de conocer mejor la riqueza marina peruana, para lo cual formó una importante colección con 540 ejemplares, clasificados de la manera siguiente: 241 peces, 35 aves, 15 huevos de aves, 60 crustáceos (langostas, cangrejos, camarones, etc.), 50 moluscos, 47 metazóicos, 82 algas y 10 especies diversas[65].

En setiembre de 1908, Coker retornó a los Estados Unidos para participar en una reunión internacional sobre pesca, llevada a cabo en Washington, donde expuso la situación peruana[66]. Aparentemente, fue en esa ocasión que llevó consigo la colección que había reunido para que sus elementos fuesen sometidos a estudio y clasificación por diversos especialistas. Así, en ese mismo año, Clark publicó un catálogo de los equinodermos; en 1909 W.H. Dall hizo lo propio sobre los moluscos; en 1910 apareció el catálogo de los crustáceos elaborado por Mary Ratburn; y en 1917, B.W. Evermann y L. Ratcliffe sacaron a la luz el catálogo de peces peruanos[67].

Con relación al importante tema del guano, tras pasar casi un mes entre las islas Chincha y las Ballestas, propuso establecer un sistema de rotación que asegurase la tranquilidad y el aumento en el número de aves al menos durante dos años y medio. Si bien la propuesta encontró temprana oposición en la Peruvian Corporation, el Gobierno prohibió la extracción en las islas Chincha al menos entre noviembre de 1906 y setiembre de 1908. Otro punto importante en el informe de Coker fue la necesidad que la actividad extractiva fuese encomendada a una sola entidad, pues la competencia entre los mismos agricultores y concesionarios derivaba en una perjudicial mortandad de aves[68].

Esta última propuesta de Coker coincidió con los esfuerzos que al parecer ya venía llevando a cabo el empresario cubano José Payán, de variada e importante actuación en el Perú de la vuelta del siglo, para crear una empresa mixta, particular y estatal, que se dedicara a la explotación y distribución del guano en el mercado interno[69].

B. LA COMPAÑÍA ADMINISTRADORA DEL GUANO

Punto clave de la solución que encontró el señor José Payán, fue considerar y constituir una entidad mixta con aporte privado en capitales con concesiones estatales. Para ello este banquero y hombre de negocios promovió su idea y logró su aceptación ante los principales representantes de la banca, el comercio y la agricultura residentes en Lima. En 1908 ya tenía avanzadas las gestiones para formar la Compañía Administradora del Guano, mediante la cual no podía haber separación entre los intereses del Estado y los intereses del capital privado[70].

Fue así que el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, tomando como base el proyecto de Payán, emitió una resolución suprema el 1° de marzo de 1909, autorizando la constitución de una sociedad anónima "con el objeto de encargarse de la administración y venta exclusiva del guano, para la agricultura nacional, y de cualquier otro fertilizante cuya administración le confíe el gobierno", por un plazo de cuatro años, a partir de esa misma fecha[71].

Treinta mil acciones fueron puestas a la venta por la Bolsa Comercial de Lima al precio de S/. 10,00 cada una, con el objeto de atraer el ahorro privado y diversificar la inversión. 29 892 de estas acciones fueron compradas por pequeños accionistas poseedores de una a cien acciones, según la investigación efectuada por Macera, sin embargo destaca la presencia de grandes agricultores costeños, como Tomás Valle, agricultor del valle de Lima, quien adquirió 3 000 acciones[72].

Parece ser que la mayor parte de los accionistas no llegaron a intervenir en el funcionamiento de las actividades de la empresa, asu-

miendo funciones de "recortadores de cupones", limitándose a cobrar sus dividendos y quizá a obtener algunos beneficios secundarios como trámites individuales como agricultores, manteniendo el rol de inversionistas pasivos.

De hecho, la compañía estuvo bajo el control de unos pocos accionistas, en quienes por diversas razones confiaban los demás. En el primer año hubo competencia entre los grandes inversionistas por obtener la designación como miembros del directorio. En los siguientes años, los directorios se designaron previo acuerdo entre ellos. Lo cierto es que desde el primer momento las altas finanzas y los agricultores del algodón y azúcar tuvieron el control de la compañía. Asimismo, se comprueba que, desde el primer momento hubo interés de los inversionistas extranjeros, como James Grace, Angus Clay y Paul Richards, en participar en los directorios y por lo tanto en el control de los fertilizantes nacionales. Este sistema de representación, por el cual las minorías renunciaban y delegaban a favor de los principales accionistas, condujo a resultados concretos. Macera sostiene que la compañía manejada por directorios pertenecientes a la oligarquía, sirvió preferentemente a los intereses de los algodoneros y azucareros, que controlaban la mayor parte del capital[73].

El 10 de abril tuvo lugar la primera junta general de accionistas de la Compañía, la cual así formada operó sin interrupciones hasta 1963, en que se le transformó en la Corporación Nacional de Fertilizantes, llamada luego FERTIPERÚ. Tras nuevos cambios, la labor de extracción y comercialización del guano es hoy llevada a cabo por Pesca-Perú.

1. ORGANIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA

En cuanto a su funcionamiento, se optó por una organización *sui generis*, toda vez que no se trataba de una empresa privada, ni de una corporación estatal. El capital activo había sido aportado por particulares, pero el Estado no había renunciado a sus derechos sobre el guano, y solo había efectuado una cesión condicional, por lo que se había previsto un plazo inicial de funcionamiento por cinco años, que fue prorrogándose paulatinamente[74].

Como toda organización mixta (privada-pública)[75], la Compañía Administradora del Guano, estuvo orientada, por un lado, por la máxima racionalidad en la eficiencia de sus operaciones y en la aplicación de bajos costos en su funcionamiento, por otro lado, guardando analogía con los estancos estatales existentes al disponer la publicidad periódica de su gestión con la publicación de Memorias y Boletines, hubo de renunciar a posibles ganancias para sujetarse a una política que le era dictada por el Gobierno. También asumió por delegación expresa, funciones fiscales,

como la percepción de impuestos. Igualmente, dispuso que los precios del guano debían ser fijados por el Gobierno, con un criterio promocional a favor de la agricultura; inclusive se dispuso que los gastos de mayor monto debían contar con una autorización gubernamental.

Como propietario de este importante recurso natural, el gobierno peruano mantuvo control de su existencia y explotación a través de una Oficina de Intervención Fiscal del Guano, que venía funcionando desde finales del siglo XIX. En el periodo que nos corresponde, el capitán de corbeta Ramón Valle Riestra desempeñó dichas funciones al menos desde 1904 hasta abril de 1915[76]. Por otro lado, en 1910 fue comisionado el ingeniero Marco Aurelio Denegri para que inspeccionase, midiese y tomara muestras de los depósitos de guano situados al norte del Callao[77].

2. EVALUACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

La empresa para operar óptimamente, no solo tuvo que guardar las mejores relaciones con la Peruvian Corporation, sino igualmente abocarse para conocer el potencial de los diversos depósitos y una proyección de su desarrollo, así como estimar las cifras de exportación del producto, la división por zonas y el criterio de preferencia para la agricultura nacional.

Para ello tuvo que proceder a una evaluación de los recursos naturales asignados para su administración por el Estado. La compañía no podía actuar como hasta el momento habían procedido los particulares, es decir agotando sin escrúpulos una riqueza renovable[78].

Consciente del hecho, la empresa recurrió a contratar profesionales como geógrafos, estadígrafos, biólogos, agrónomos, etc., a fin de efectuar un inventario completo de las islas y las aves guaneras, para contar con un indispensable instrumento de gestión. Este esfuerzo científico-tecnológico no fue bien recibido por un sector de agricultores, que consideraron que era excesivo el gasto invertido en los estudios científicos.

El primer esfuerzo se concentró en actualizar los mapas del litoral, con el propósito de precisar la exacta ubicación de las islas, morros y puntas, habitadas por las diferentes especies de aves productoras del guano.

Hacia 1915 se contó con descripciones minuciosas de las islas, sus respectivas ubicaciones, así como las distancias respecto a los puertos más cercanos, dato importante para determinar el costo del transporte. Estas precisiones se llevaron a cabo gracias a los viajes de los propios técnicos de la compañía o de oficiales de la Marina de Guerra. Con estos estudios se superaron los conocimientos que se tenía de las islas en la segunda mitad del siglo XIX (Raimondi, Rivero), y que a todas luces resultaban incompletas[79].

Los nuevos mapas de la costa y los planos de las islas, permitieron en pocos años de trabajo, acumular un material científico de amplia aplicación práctica. Así, de la genérica denominación de "las islas", se pasó a su clasificación por zonas y su individualización.

Respecto a la zonificación y tomando como eje al puerto del Callao, se distinguieron cinco: dos de ellas al norte de este puerto, una para la costa central y las otras al sur. La primera zona estaba formada en el extremo norte, por las islas Lobos de Tierra y Lobos de Afuera, frente al desierto de Sechura, con condiciones climatológicas excepcionales por la combinación de los vientos marinos de alta mar con la proximidad a los trópicos. La segunda zona ubicada frente a los valles lambayecanos y liberteños, hasta la desembocadura del río Santa, estaba compuesta por las islas Macabí y Guañape. La tercera zona, que correspondía a la costa central, abarcaba los departamentos de Ancash y Lima, hasta la isla de Asia; comprendía las islas de Santa, Blanca, Ferrol, Tortuga, Don Martín, Huaura, Chancay, Pescadores, San Lorenzo, Pachacamac y Asia. La cuarta zona se ubicaba en el llamado "sur chico", estaban las islas Chincha, las Ballestas y los ricos depósitos de Santa Rosa. Finalmente, la quinta zona estaba formada por puntas, peñones y pequeñas islas de valor económico secundario.

La Compañía también dispuso el levantamiento topográfico de cada isla y sus condiciones climáticas. Este trabajo fue realizado por el equipo encabezado por José Antonio de Lavalle, y posteriormente por misiones de técnicos extranjeros.

En 1919 la empresa logró instalar estaciones metereológicas y organizar un servicio permanente con partes semanales. Gracias a estos servicios técnicos se pudo observar y conocer las variaciones climáticas de las islas. Así, en el norte y la costa central hasta Asia, la temperatura es húmeda, tolerando en algún caso la vegetación del musgo, más al sur predomina la sequedad en las islas. Asimismo, se concluyó que las islas más distantes eran las situadas entre Chicama y Huacho, disminuyendo desde Chancay para el sur, constituyendo esta lejanía un factor favorable para el desarrollo de la población de aves guaneras, ya que no estaban al alcance de depredadores[80].

La Compañía, asimismo, promovió la investigación biológica contratando en 1911 al científico inglés H.O. Forbes. El agrónomo José Antonio de Lavalle se dedicó al estudio del ciclo vital de las aves y su relación con algunos fenómenos marítimos, como el denominado aguaje. Añádase a la lista de científicos, los abocados al examen de la biología marina de las islas, tales como W.Vogt, R.C. Murphy, E. Schweingger y Del Solar. Tomando como base sus aportes, la empresa pudo conocer el "estado vital" de las islas, principalmente el eje biológico de las aves guaneras[81].

Los estudios observaron a las tres principales aves productoras de

guano, como el guanay, piquero y alcatraz, sin dejar de reconocer a otras especies ya desaparecidas, como el pocoyunco, pingüino y zarcillo, por la destrucción de las grandes acumulaciones de guano que les servían de albergue. Los biólogos, en especial Vogt, subrayaron las diferencias específicas entre diversos grupos de aves, no solo en su fisiología, sino en sus patrones de vida. Llegaron a la conclusión de que la menos gregaria era el alcatraz, contrariamente al piquero y al guanay[82].

La compañía tuvo que actuar drásticamente para erradicar las aves domésticas instaladas desde el siglo XVI, con consecuencias dañinas para la fauna guanera, como el cóndor, el simión, el gallinazo y la gaviota, que depredaban los huevos y polluelos. Asimismo, la empresa dispuso la traducción y edición del trabajo de Murphy, sobre las diversas clases de insectos, entre arañas y escorpiones, siendo las más dañinas las moscas ladronas y las garrapatas. En síntesis, se aplicó toda un política dirigida a corregir la devastación que el hombre había provocado en las islas guaneras, complementándose con una modificación artificial del hábitat de las aves, removiendo las piedras, limpiando e igualando los suelos, construyendo muelles artificiales, etc.

3. DOS PROBLEMAS: LA EXTRACCIÓN Y EL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN

Desde el primer momento la Compañía tuvo que resolver dos problemas de gravitación; el primero, vinculado con la extracción del guano de las islas, y el segundo, relativo al transporte y distribución del abono entre los agricultores. Ambas gestiones suponían una serie de soluciones previas y complejas, tales como la organización del trabajo, equipamiento de inmuebles, evaluación del recurso natural, determinación de los costos, regularización y formalización de las relaciones jurídicas, acumulación de información técnica, etc.

3.1. LA EXTRACCIÓN Y LOS PROBLEMAS CON LA PERUVIAN CORPORATION

Como acota Macera, quizá uno de los primeros problemas se suscitó en el hecho, que la Compañía Administradora del Guano había surgido en parte por oposición a los derechos adquiridos por la Peruvian Corporation, en la medida que por el Contrato Grace, esta gozaba del derecho de extracción del guano hasta 2 000 000 de toneladas, y que sin embargo hasta 1908 solo había extraído y exportado la dudosa cantidad de 866 980 toneladas, en contra de los intereses del país, por constituir una cifra inferior a la realidad.

Como preparando el ambiente para la creación de la Compañía Ad-

ministradora del Guano, el 25 de febrero de 1909, el Gobierno definió las zonas de explotación guanera de la Peruvian Corporation, autorizando a que trabajara en las islas situadas al norte del grupo Hormigas de Afuera, y en las islas Ballestas y Lobitos, ubicadas en el sur. Cuando la Compañía Administradora del Guano llevó a cabo su primera campaña, entre setiembre de 1909 y marzo siguiente, la cantidad de guano que alcanzó a reunir fue insuficiente para atender la demanda nacional. Por tal razón, los agricultores hicieron llegar al Gobierno algunas propuestas para que se asignaran más puntos de recolección, cosa que iba contra los intereses de la Peruvian Corporation, que se opuso en todas las formas posibles a que se limitara sus posibilidades de explotación de este recurso[83].

No obstante competir entre sí, ambas compañías encontraron algunas fórmulas de cooperación. Así, como se mencionó anteriormente, en 1911 compartieron los costos del contrato del ornitólogo británico H.O. Forbes, ex director del Museo de Liverpool, quien trabajaría en el Perú hasta 1914[84].

Como hasta el día de hoy, la extracción del guano a principios del siglo XX solo debía llevarse a cabo en aquellos meses del año en que las aves no estuviesen en su ciclo reproductor. Durante dichos meses se asentaba en las islas un número determinado de jornaleros para recolectar el guano, la mayor parte de los cuales eran enganchados en la sierra de Ancash y Ayacucho, lugares de donde proceden aún la mayor parte de los recolectores y los guardianes de hoy en día.

En su investigación, Macera ha sostenido que para organizar el trabajo manual en las islas, la Compañía tuvo que implantar un régimen militar, similar al que venía rigiendo en aquellos tiempos en las minas de La Oroya y Cerro de Pasco y en las haciendas azucareras del norte, mediante el sistema de enganche estacional de campesinos de la sierra. Sin embargo, la misma Compañía modificó en algo las modalidades de este enganche tradicional, pero en lo fundamental se valió de los procedimientos usuales, vale decir: agentes enganchadores, adelantos de salarios, pago parcial en especie, servicios tradicionales de vivienda y alimento. Este sistema de trabajo contó con la oposición de diversos grupos entre los que se encontraban los antiguos contratistas y los agricultores del sur de Lima[85].

Las condiciones de vida de este contingente humano que ocupaba periódicamente nuestras islas, no eran las más adecuadas, generándose numerosas enfermedades y situaciones delicadas por el propio hacinamiento en que se vivía. Las habitaciones asignadas a los trabajadores se encontraban en muy mal estado. En algunas islas estaban provistas de colchones y tarimas, pero en la mayoría eran carpas hechas con carrizo y costales. No había camal y las letrinas se hallaban al lado de las vi-

viendas[86]. No es por ello extraño que se produjeran conflictos sociales; en más de una ocasión se produjeron actos de violencia, llevando al Gobierno a disponer el establecimiento de una pequeña guarnición en las islas Ballestas, "a fin de que pueda conservar el orden entre sus pobladores"[87]. Todo debía ser llevado desde el puerto más cercano, tanto el agua como los alimentos, generando un flujo más o menos regular de pequeñas embarcaciones que iban a proveer esa verdadera población flotante[88].

Otro aspecto de la vida cotidiana fue el desarrollo del sentido de competencia entre serranos y costeños, estimulado por empleados de la Compañía, para lograr un mayor rendimiento en el trabajo. Según observaciones de los médicos, el trabajador de la costa parecía adaptarse mejor a las islas, en cambio los serranos permanecían tristes[89].

Esta situación fue denunciada por periódicos de Lima y provincias, frente a lo cual la Compañía, así como el Gobierno, designaron comisiones investigatorias para desmentir dichos juicios. La primera de estas comisiones, de 1916, llegó a informar a la Compañía que, cuando menos su alimentación, resultaba superior a la del promedio, incluyendo el racionamiento del Ejército. Otros informes posteriores modificaron esta visión optimista.

Durante sus cinco primeros años de funcionamiento, la Compañía Administradora del Guano realizó sus campañas a través de tres contratistas: la Casa Muelle y Dammert, Bernardo Castellaro y Carlos Leguía. Este sistema resultó poco conveniente, pues los contratistas buscaban ampliar sus ganancias sin tomar en consideración el ciclo vital de las aves o la pureza del guano recogido, cuyo peso era aumentado muchas veces con arena. Fue así que a partir de la campaña de 1915-1916, la Compañía tomó a su cargo la recolección del guano[90].

Los correspondientes informes de la sección técnica de la Compañía sobre costos y posibilidades de la explotación directa de las islas, influyeron en la decisión del Directorio para cancelar el régimen de contratos a partir de la campaña de 1915-16. Los resultados inmediatos fueron favorables, manifestándose en el aumento del monto de producción y en el ascenso continuo hasta finalizar la Primera Guerra Mundial; luego de esta fecha (1919) sobrevino un retroceso.

Este sistema de explotación directa en realidad no fue tal, cuando menos durante algunos años, toda vez que la Compañía tuvo que organizar en sistema mixto transitorio, mediante el cual esta se reservó el proceso de extracción, pero en cambio dejó que el transporte estuviese en manos de particulares, tales como los armadores nacionales, no concediéndoles preferencias sino una justa prorrata. Este sistema mixto no dejó de presentar inconvenientes, tales como el costo de los fletes o la falta de equipamiento moderno de las naves, la mayor parte a vela[91].

3.2. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE Y LA DISTRIBUCIÓN

En relación al transporte del producto, tanto la Compañía como los agricultores utilizaron los servicios de las vías férreas de la Peruvian, habida cuenta que por esos años había un escaso desarrollo de las carreteras. La Compañía Administradora del Guano estuvo interesada en que los fletes tuvieran un carácter proteccionista a fin de promover su mayor y más intensivo consumo. La propia Peruvian accedió a ciertas rebajas, sin embargo la situación estuvo lejos de ser satisfactoria, toda vez que uno de los principales problemas era la falta de uniformidad en la categoría y tasa del flete que correspondía al guano en los diversos ferrocarriles; diferencias explicables y hasta justificadas, teniendo en cuenta la diversa topografía de las regiones servidas por los ferrocarriles, así como por su longitud y el volumen de carga que movilizaban[92].

Tanto el guano extraído por la Peruvian como el que sacaba la Compañía Administradora, debía ser debidamente embolsado en el lugar de recolección, para ser luego transportado al puerto donde se le almacenaba o distribuía. Así, en la campaña de 1911-1912, el 19,08% fue transportado en 21 viajes de buques a vapor; 55,7% en 25 viajes de buques a vela, y 25,22% en 139 viajes de balandras[93]. En la campaña siguiente, esta figura se modificó ligeramente, pues el 35,08% del guano extraído fue transportado en 22 viajes de buques a vapor, 45,66% en 14 de buques a vela y 19,26% en 104 viajes de balandras[94]. Lamentablemente, muchas de estas embarcaciones tenían una serie de deficiencias que llevaban a la pérdida de la carga, tal como reporta el ministro de Hacienda en 1912, indicando que en la campaña de 1911-1912 se habían perdido más de tres mil toneladas de guano rico y mil quinientas de guano pobre debido a siniestros marítimos[95].

Probablemente, debido a esta situación y para poder controlar mejor los costos de transporte, la Compañía Administradora del Guano comenzó a formar su propia flota de remolcadores y pontones en diciembre de 1911, cuando adquirió el pequeño vapor *Alcatraz*, de la Sociedad Nacional de Pesquería[96]. Compró luego otras embarcaciones, y a finales de 1917 recibió de la Armada el vapor *Chalaco*, para ser destinado al transporte de guano, servicio de faros, vigilancia y otras actividades[97]. De ese modo, en 1919, la Compañía contaba además con cuatro lanchas a motor, cuatro pailebotes a motor, una barca, 25 lanchas, 10 botes a vela y 6 chalanas[98], adquiriendo ese año un segundo vapor, el *Piquero*, construido por Antonio Barbarichs[99].

El transporte del guano al exterior era usualmente realizado por algunos viejos veleros que lo embarcaban directamente en las islas o desde los depósitos de la Peruvian Corporation ubicados en el Callao.

Frederick Wilhelmsem, quien navegó en una vieja barca guanera peruana, nos ha dejado un magnífico relato de lo que era esta actividad:

> "El velero, nunca hay más de uno en estos días, está a la gira, a una milla de distancia, esperando que los faluchos vengan a atracar a sus costados, tripulados por grupos de estibadores bronceados y harapientos. Durante la navegación mar afuera, mientras las gabarras cabecean contra las olas ante la jalada del cable remolcador, algunos de los indios toman el sol descansando sobre los sacos del fétido elemento. Otros se juntan en la proa del lanchón y observan a la pequeña lancha a vapor que los remolca hasta el velero. Así llegan hasta la fragata guanera hombres de todos los tamaños, vestidos en la más extraña variedad de harapos: ponchos rojos y anaranjados que llegan hasta más allá del vientre, o pañuelos escarlatas amarrados a la cintura, o viejos pantalones militares y sombreros de ala ancha. Hay algunos que llegan hasta el buque desafiando el aire invernal vestidos sólo con un taparrabos de tela blanca. Estos últimos, como todos los otros, trabajarán en la bodega del buque, calurosa y llena de vapores por horas y horas. Emergen de las escotillas al anochecer y sin más ropa de la con que entraron, encaran el aire de la noche"[100].

La Peruvian contaba también con algunas embarcaciones para el transporte del guano, entre ellas el remolcador *Penguin*, arribado al Perú en 1908[101].

En el caso del mercado nacional, el transporte más utilizado durante el periodo bajo estudio fueron las distintas líneas de ferrocarril existentes, cuyo propietario único era la Peruvian Corporation. Si bien esta empresa había hecho ciertas concesiones tarifarias en algunas líneas, la Compañía Administradora del Guano procuró obtener fletes más bajos para que el precio final resultase atractivo para los agricultores nacionales[102].

El precio final de la tonelada de guano para consumo nacional varió en forma significativa durante el periodo analizado, incrementándose en más del doble a raíz de la Primera Guerra Mundial. Así, mientras que en la campaña de 1914-1915 alcanzó su precio más bajo, con 16.50 soles por tonelada, en la campaña de 1919-1920 se le llegó a cotizar la tonelada a 48,78 soles. En los primeros años, el precio era determinado por la Compañía en base a sus costos, los impuestos que debía pagar y la comisión a la que tenía derecho (5% de los costos). Este sistema varió en 1915, cuando la ley 2107 reguló el precio que debía tener la tonelada de guano[103].

Para la distribución del guano, la empresa debió contar con la información pertinente a fin de establecer la cantidad anual de producción, de acuerdo con los requerimientos de la agricultura nacional. Por ello, la Compañía debía complementar esa primera información con el estudio del mercado interno, lo cual equivalía a efectuar un censo

agropecuario del Perú, en que por regiones y cultivos se estimara la necesidad del fertilizante. Desde luego, ese censo no existía. En vista de ello, la Compañía hizo circular en 1909, unos formularios que debían ser respondidos por los agricultores al momento de presentar su solicitud de compra de guano, conteniendo información sobre extensión del fundo, situación del suelo, producción total del terreno, etc. Los resultados, infelizmente, no fueron satisfactorios, por la falta de colaboración de los agricultores, que estaba en relación al temor de la intervención del Estado, pero sobre todo para que la Compañía no conociera la verdadera necesidad de abonamiento, a fin de burlar las reglas de distribución. La cuestión era que, mientras la demanda crecía de modo artificial, la oferta se reducía, sufriendo la producción de guano un descenso durante los tres primeros años. De mantenerse y prosperar estas tendencias de falsas solicitudes de abono, la Compañía se vería imposibilitada de organizar racionalmente la distribución, además de elevar los costos internos y generar una agitación política en su contra.

Por estas razones, la Compañía decidió que el problema fuera analizado por su Sección Técnica, a fin de encontrar una solución inmediata. Se convino que la Compañía recogiera la información que necesitaba, comisionando a José Antonio de Lavalle para que visitara la costa e inspeccionara los valles, informando en base a sus observaciones, cuáles eran las condiciones agrícolas y las posibilidades de consumo de cada unidad agropecuaria[104].

Esta comisión, desde luego, no era la primera, la habían antecedido otras visitas a inicios del siglo XX, por cuenta del Ministerio de Fomento, hechas por los ingenieros agrónomos Vanderghem, Merie, Van Horde, Zapatero, etc. La comisión Lavalle, sin embargo, hubo de superar a todas las anteriores, no solo por la extensión del territorio y la calidad de la encuesta, sino también por el análisis de los datos. La visita duró más de un año (1914-1915), comprendiendo cuatro zonas: 1) los valles de Lambayeque, Chiclayo, Zaña, Pacasmayo, Chicama y Santa Catalina; 2) Los valles de Santa, Nepeña, Pativilca, Supe y Huacho; 3) los valles de Chancay, Lima y Cañete; y 4) los valles de Chincha, Pisco, Tambo, Moquegua y Arequipa. En todas las zonas se aplicó un cuestionario que ampliaba el de 1909, complementándose con observaciones personales.

Gracias al Informe del ingeniero Lavalle, la Compañía Administradora del Guano pudo poseer información que en calidad y cantidad superaba a la que entonces tuviera otra entidad, fuera oficial o privada. La publicación de los resultados en 1916, sentó definitivamente el prestigio de la Compañía. El libro de Lavalle sirvió de modelo para posteriores encuestas que tuvo a su cargo la Sección Técnica de la Compañía[105].

Finalmente, habría que señalar que con dichos estudios coincidió una elevadísima producción de guano en la campaña de 1915-1916, que permitió a la Compañía enfrentar de modo definitivo el problema de la distribución y terminar con el vicio de las solicitudes infladas.

4. ESTABILIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA (1915-1930)

Ha sostenido Macera que con los estudios efectuados por el ingeniero Lavalle, el aumento de la producción guanera y el abandono del mecanismo de la prorrata, los años 1915-16 marcan una fecha decisiva en el historial de la Compañía Administradora del Guano. Desde el punto de vista institucional, se verificó un importante acto que fortaleció a la Compañía, al suscribir con el gobierno del Presidente Óscar R. Benavides, la prórroga del contrato por cinco años más, regularizando la prórroga verbal de 1912-13 y el contrato del 5 de junio de 1914.

Igualmente, debe mencionarse como signo de desarrollo de la empresa, el cumplimiento de la obligación de la Compañía de entregar al Estado, como adelanto de sus derechos, la cantidad de 30 000 libras peruanas. Macera calificó esta etapa, que duró hasta 1929, como un periodo de estabilización y desarrollo, denominándola la etapa Clásica[106].

Lo más característico de esta etapa fue la organización definitiva de los modos de producción directa, habida cuenta que hasta 1913 prevaleció el sistema de explotación por contratistas. En ambos sistemas la Compañía produjo dos tipos diferentes de abono, llamados por largos años: guano rico y guano pobre, haciendo referencia a la cantidad de nitrógeno que contenía, debiéndose llamar en realidad: guano fosfatado y guano nitrogenado, ya que aun cuando el guano pobre tenía muy poca cantidad de nitrógeno, era en cambio muy rico en fosfatos. En el lenguaje popular se le conocía como guano de ave y guano de mina. Al guano fosfatado o pobre también se le conocía como guano rojo o viejo, por ser residual, pues lo constituían aquellos depósitos que por diversas razones no habían sido retirados por la explotación humana.

Desde la primera campaña hasta 1915, este guano residual permitió completar en parte la producción de guano rico, dedicado a los agricultores peruanos. Por su alta proporción de ácido fosfórico, ese guano podía ser utilizado también para los suelos ricos en nitrógeno. Su extracción se suspendió desde 1915 hasta 1929.

C. LA COMISIÓN HIDROGRÁFICA (1903-1915)

Ya Raúl Palacios, en el tomo que le correspondió de la *Historia Marítima* nos informó sobre la creación de la Comisión Hidrográfica, por

decreto del presidente Eduardo López de Romana fechado 20 de junio de 1903. En dicho dispositivo se explicaba la necesidad de rectificar los levantamientos disponibles por medio de observaciones astronómicas, fijando además "la posición geográfica de las ciudades y puntos importantes, particularmente de aquellos situados en la costa del Pacífico y en la región bañada por los ríos del Oriente". Asimismo, era necesario unificar los trabajos que hasta entonces habían sido realizados por comisiones esporádicas, tales como la activa Junta de Vías Fluviales o las comisiones de límites. Conforme señalaba el decreto de creación, para todo ello era conveniente "utilizar los servicios de los oficiales de marina, los cuales por su competencia profesional poseen las aptitudes necesarias para realizar los expresados trabajos"[107]. Por tales razones se creó la referida Comisión, asignándole la función de "estudiar la costa del Pacífico y los ríos orientales, levantando los planos necesarios y determinando los datos que contribuyan a facilitar la navegación a lo largo de la primera y el curso de estos últimos; y de explorar y trazar el mapa de las zonas orientales que colindan con las Repúblicas vecinas".

Los primeros tres años de vida de la Comisión sirvieron para que se le proveyese en Europa del material más apropiados para sus labores, incorporando a su seno al jefe de la sección de límites del Ministerio de Relaciones Exteriores. En junio de 1904 se nombró la primera dotación de tres oficiales destinados a este nuevo servicio, siendo designado como primer presidente de la misma el contralmirante Manuel Melitón Carvajal. También se puso a órdenes de la Comisión el transporte *Constitución*, a bordo del cual se llevaron a cabo algunas campañas en 1904 y 1905.

Ejemplo de esta labor fue lo expresado por el ministro de Guerra y Marina en su memoria de 1904, cuando señalaba que la Comisión: "practica operaciones de sondas en la costa Norte del territorio nacional, y rectifica, por medio de observaciones astronómicas, la posición de los puntos principales de la costa, cuidando de fijar de aquellos que no está determinada"[108].

La presidencia del contralmirante Carvajal duró relativamente poco, siendo sustituido por el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, quien ejerció dicho cargo hasta en tres ocasiones: febrero 1905 a enero 1907, junio 1909 a enero 1911, y noviembre 1912 a junio 1915. El capitán de corbeta Luis B. Arce y Folch, relevó a Ontaneda entre 1907 y 1901, y lo volvió a reemplazar entre enero y octubre de 1911, asumiendo la presidencia por tercera vez en junio de 1915, poco antes de que la Comisión cesara en sus labores. El primer ingeniero Emilio Valladares quedó como encargado de la presidencia por breve tiempo en dos oportunidades, en 1911 y 1913, mientras que el capitán de fragata Héctor Carvajal lo hizo en 1911[109].

Una de las razones de estas variaciones en la presidencia de la Comisión fue la necesidad de "practicar un estudio geográfico" de la "región fluvial oriental". Por tal motivo, en 1911 se dispuso que el presidente de la Comisión Hidrográfica, el ya citado capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, pasara a Loreto y "practicar un estudio completo de su geografía y del curso de sus ríos levantando los planos y mapas respectivos". Ontaneda y unos pocos oficiales más pasaron a formar la Comisión Hidrográfica de Loreto, cuya labor será estudiada al tratar sobre la Amazonía"[110].

Durante todo el tiempo bajo estudio, la Comisión funcionó en Palacio de Gobierno, embarcando o destinando a sus miembros a diversos trabajos a lo largo del litoral. Si bien su función primaria era llevar a cabo levantamientos hidrográficos y elaborar cartas náuticas del litoral, pronto se le fueron agregando otras tareas que a la larga terminaron por ser las predominantes. Entre ellas, la más tediosa y prolongada fue la vinculada con los faros.

Si bien trataremos el tema de los faros en otra parte de este mismo libro, cabe señalar que ya a finales de 1905 el contralmirante Carvajal había presentado un informe al ministro de Guerra y Marina, general Pedro Muñiz, recomendando la colocación de faros en distintos puntos del litoral. Dicho informe fue sometido a la opinión de una comisión presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio, disponiéndose que la Comisión Hidrográfica realizara algunos viajes más para verificar la información sobre aquellos puntos del litoral en los que debían ser colocados los faros que el Gobierno planeaba adquirir.

Así, en abril y mayo de 1906 visitaron Mollendo, Pisco, San Gallán, islas Chincha, San Juan, Chira, Chala e Ilo[111], puerto este último donde el teniente primero Juan Manual Garavito y el guardamarina Federico Taboada desembarcaron "con el objeto de hacer comparaciones cronométricas por telégrafo"[112]. En octubre y noviembre del mismo año, hicieron lo propio con Salaverry, Paita, La Palizada y Tumbes[113]. La visita a estos dos últimos lugares obedecía no a la posibilidad de colocar un faro sino a la necesidad de determinar un nuevo puerto para Tumbes, ya que el viejo puerto, en la boca misma del río de ese nombre, se había anegado. Tras realizar estudios de mareas en ambos lugares, la comisión recomendó emplear el puerto de La Palizada, que pronto cambio de nombre a Puerto Pizarro[114].

La Comisión había estado bastante activa desde su creación, pero ciertamente no se podía pretender que en un plazo de uno o dos años estuviera en condiciones de imprimir nuevas cartas de navegación. No obstante, no faltaron quienes creyeron esto, al punto que convencieron al ministro de Guerra y Marina, general Muñiz, para reducir la partida que tenía asignada de 2 000 a 1 000 libras peruanas. En agosto de 1907,

Muñiz planteó al Congreso esa modificación presupuestal, argumentando que "el gasto principal de esa comisión consiste en las publicaciones de sus estudios y cartas, que no se harán en el próximo año, pues su labor en 1908, será de mera preparación". La medida fue aceptada en la Cámara de Diputados y pasó a la de Senadores, donde su único defensor fue Enrique Coronel Zegarra. En su discurso señaló:

> "Esta comisión recién ha sido formada y recién empieza desarrollarse... En nuestro litoral no tenemos en uso más que las cartas del Almirantazgo inglés y otros almirantazgos extranjeros; necesitamos, pues, después de levantadas esas cartas, que se estén revisando continuamente, para evitar los peligros que continuamente ofrecen los mares. En el momento en que se ha creado esta Comisión, y cuando tenemos elementos para poder desarrollar sus trabajos, con los elementos que acaban de llegar, que pueden emplearse para su desarrollo, en esos momentos se propone la rebaja de la partida respectiva, fundándose en que la Comisión de la Cámara Colegisladora dice, que, por cuanto el principal gasto consistía en la publicación de las cartas, y que como, éstas no están listas para publicarse, debe rebajarse esa partida. Eso no es así, Excmo. Señor, el principal gasto de la Comisión Hidrográfica no consiste en la publicación de las cartas sino en los viajes que tienen que emprender sus miembros, y en los gastos de permanencia en los sitios donde deben levantar las cartas y hacer observaciones. No hay razón para que no se publiquen estas cartas en el próximo año, y además, si no se publicaran en corto plazo, esas sumas podrían dedicarse a desarrollar esos servicios..."[115]

Pese a ello, la propuesta del Ejecutivo fue aprobada y la partida fue rebajada en el presupuesto correspondiente a 1908[116].

En Junio de 1907, la Comisión se dirigió nuevamente a Mollendo e Ilo, debiendo reconocer la costa entre ambos puntos y en especial la bahía de Ilo, por especial encargo de la Dirección de Fomento, "con determinación precisa de las particularidades de esa zona"[117]. En setiembre se dirigieron al norte, recalando en Paita, Lobitos y Talara. El levantamiento que hicieron en Lobitos merecería ser incluido en la carta 645 de la Hydrographic Office británica, en su edición de octubre de 1909[118].

En base a la información reunida, la comisión pudo emitir un informe sobre los ocho faros cuya construcción había sido aprobada por el Congreso en diciembre de 1907. Así, el ya capitán de fragata Luis B. Arce y Folch recomendó modificar el contrato recién suscrito fijando la clase, el periodo y el alcance de los primeros cuatro faros, que debían ser instalados en Mazorca, Guañape, Lobos de Afuera y Punta Pariñas, aun cuando esta distribución sería luego modificada[119].

Mientras llegan los faros, cuya instalación, a cargo del contratista Carlos Arnuzzi, debían supervisar la Comisión Hidrográfica, esta conti-

nuó en sus labores de reconocimiento del litoral. Así, en abril y mayo de 1908 realizaron diversos trabajos entre Pisco y Bahía Independencia, visitando las islas Santa Rosa, La Vieja, Zarate, San Gallán, Ballestas y Norte de Chincha[120].

Finalmente, a mediados de 1908 llegaron los faros al Callao, y en octubre se iniciaron los trabajos de instalación del primero de ellos en la isla Mazorca. Los trabajos eran dedicados, pues había que ser muy precisos no solo en la construcción de la obra civil, sino en la ubicación exacta del faro y el establecimiento de su ciclo luminoso. Ello demandaría la presencia permanente de uno de los tres oficiales de la Comisión Hidrográfica en esa pequeña isla que señala el ingreso norte hacia el Callao[121].

En enero siguiente, el transporte *Chalaco* se dirigió a la isla San Gallán, llevando al contratista Arnuzzi y a los capitanes de corbeta Héctor Carvajal y Juan M. Garavito, ambos miembros de la Comisión, con órdenes de permanecer en la referida isla hasta que Carvajal disponga lo contrario[122]. A finales de ese mismo mes, el capitán de fragata Luis B. Arce y Folch, en compañía del mecánico de faros Sr. Wood, el contratista Arnuzzi y seis operarios, se dirigieron nuevamente a la isla Mazorca, donde ya existía un campamento con diez hombres. Al llegar a la isla, el comandante del *Chalaco* puso a órdenes del presidente de la Comisión Hidrográfica "al primer maquinista del buque, a dos maquinistas más, al herrero, carpintero, dos guardianes y 10 hombres útiles para el trabajo"[123]. Arce se quedó en la isla largas semanas hasta que finalmente en abril llegaron a la isla los ya citados capitanes de corbeta Carvajal y Garavito, y el de la misma clase Augusto Loayza, para "determinar la verdadera posición del faro que se ha erigido en dicha isla y sus características", haciendo que para ello el *Chalaco* se aleje del fondeadero tantas veces como fuese necesario. Una vez cumplida esa labor, dejaron en la isla los tres guardafaros, un bote con su velamen y un tripulante, dirigiéndose los miembros de la comisión a determinar la posición de Huacho"[124].

Los siguientes faros a ser instalados fueron los de Guañape y Huarmey. Los trabajos en la isla duraran entre abril y setiembre de 1909, mientras que en el puerto norteño concluyeron en agosto del mismo año[125].

La Comisión Hidrográfica pasó luego a supervisar la instalación del faro en Lobos de Afuera, permaneciendo en dicha labor desde octubre de 1909 hasta marzo siguiente, entre abril y julio de 1909, la Comisión solo contó con dos miembros, ya que el capitán de corbeta Valladares, quien en setiembre acompañó a Arce, a bordo del *Chalaco*, en la inspección de los faros de Mazorca, Guacho, Guañape y Salaverry, Continuaría inspeccionando faros en la zona norte del país y a partir

de febrero de 1910 prolongadas estadías en las islas Lobos de Afuera, hasta setiembre de 1911[126].

1912 fue un año difícil para la Comisión, pues por diversas razones se vio reducida a solo dos miembros, el capitán de fragata Carvajal y el ingeniero Valladares. Ambos realizaron trabajos en Paita desde enero hasta marzo de aquel año, a bordo del crucero *Almirante Grau*. En noviembre de ese mismo año, cuando Ontaneda regresó de Iquitos y reasumió la presidencia de la Comisión Hidrográfica, se encontró prácticamente solo, pues Valladares había vuelto a salir a inspeccionar faros y Carvajal era el único miembro disponible. Planteó una reorganización que fue aprobada por resolución suprema del 24 de enero de 1913, pero ello no evitó el alejamiento de Carvajal, que fue reemplazado por el capitán de fragata Carlos E. García Rosell, que había estado trabajando con Ontaneda en Iquitos. En aquel año incorporaron por breve tiempo al capitán de fragata Augusto R. Pimentel y al capitán de corbeta Moisés Pinto Basurco.

Tras varios años de intensa existencia, era obvio que la Comisión Hidrográfica no contaba con los recursos humanos suficientes para atender las funciones que se le habían asignado. Meses tras meses de largas y tediosas permanencias en las islas y puntos donde se construían los faros no eran precisamente la mejor manera de hacer levantamientos hidrográficos. En julio de 1913, el ministro de Guerra y Marina llegó a decir en su Memoria ante el Congreso que la Comisión había tenido escasa labor "pues aparte de una ligera rectificación de sondajes practicada en la bahía del Callao, por encargo especial de S.E. el señor Presidente de la República, con motivo de su magno proyecto de unión entre La Punta y la Isla de San Lorenzo, ningún otro trabajo practico les ha sido posible emprender"[127].

Esta situación no variaría en los meses siguientes, conforme el propio ministro reconoció en su memoria correspondiente a 1914, indicando que la Comisión: "... por carecer de los elementos materiales indispensables, ora por razones de otro carácter, no ha realizado durante el año labor digna de ser anotada, ... interesa y conviene remover cuanta dificultad se oponga a la realización del programa a que están subordinados los trabajos hidrográficos, pues ahora, mas que nunca, debemos propender a que se facilite el trafico marítimo en nuestras costas"[128].

A fines de julio de 1915 volvió a asumir la presidencia de la Comisión Hidrográfica el capitán de navío Luis B. Arce y Folch, quien llevó a cabo un cambio sustantivo en su organización y funciones, atendiendo a la experiencia que la propia Comisión había acumulado en sus años de existencia. En efecto, por resolución ministerial del 22 de agosto de 1915, la Comisión es reorganizada, atribuyéndole "como obligación determinada y preferente, la inspección de los faros que interesa se

conserven en el mejor estado, desde que ellos contribuyen, llenando una necesidad premiosa, al desarrollo marítimo del país"[129]. El referido dispositivo dividió a la Comisión en dos secciones, la primera encargada de los trabajos astronómicos e hidrográficos, y la segunda a cargo de "la administración y conservación del material de Faros y Balizas, y la organización e inspección del personal destinado al servicio de ellos". Para todo ello se disponía que el viejo transporte *Chalaco* pasara a órdenes del jefe de la Comisión "para dedicarlo al servicio de ésta y en especial a la faros"[130].

A partir de entonces las labores de la primera sección de la Comisión Hidrográfica entrarían en una suerte de receso, pues si bien continuó existiendo formalmente, no fue dotada hasta 1926, cuando se recreó la Comisión. Por tal razón, en setiembre de 1915, el capitán de navío Arce y Folch hizo entrega formal de "los instrumentos, planos obras y demás enseres de la Comisión Hidrográfica" al capitán de navío Juan Manuel Olivera, jefe de la 2da. Sección del Estado Mayor General de Marina, material que pocos días más tarde fue entregado a la Escuela Naval.

El inventario del material de la Comisión, fechado en julio de 1915, nos permite apreciar con mayor objetividad los trabajos que esta había llevado a cabo. En dicho listado se puede destacar la existencia de tres obras con sus planos de las últimas exploraciones fluviales, así como planos de las caletas de Lobitos, Talara, Zorritos, Puerto Pizarro, croquis de Tumbes, La Cruz, La Palizada, Capón y Salto. Un plano de la isla norte de las Chincha, tres croquis de la frontera con Brasil y Bolivia; planos particulares de Bayóvar y Pacasmayo. Un rollo de planos del faro de Lobos de Afuera, otro de Lobos de Tierra, quince planos azules de la costa peruana y una carta de Chicama a Paita. Asimismo, legajos del Faro de Mazorca, Guañape, Lobos de Afuera, Lobos de Tierra; así como otro legajo con varios documentos de Pacasmayo, Punta Aguja y Huarmey, estudios hidrográficos de Pacocha, isla norte de Chincha, Zorritos, Lobitos, Talara, Tumbes, La Palizada y La Cruz[131].

Arce también entregó una lancha automóvil asignada a la Comisión, pero que en ese momento estaba siendo reparada.

Conforme vimos, según la reforma de 1915, la segunda sección de la Comisión Hidrográfica se hizo cargo de todo lo referente a los faros. Tales funciones adquirirían mayor importancia en los años venideros, al punto que en 1917 se le dio mayor autonomía al crear la Inspectoría de Faros, como organismo dependiente del Estado Mayor General de Marina, si bien esta flamante entidad no era otra cosa que la continuación de una parte de la Comisión Hidrográfica, al punto que se le volvió a integrar en 1926; trataremos sobre ella al ver lo referente a los faros en el litoral.

Casi al finalizar el periodo bajo estudio, el 5 de agosto de 1919,



Tenientes Héctor Carvajal, Juan Manuel Garavito y Augusto Loayza, miembros de la Comisión Hidrográfica. Año 1909. (Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 60, Lima, 24 de abril de 1909).

fue reestructurada la Armada "independizando todos sus servicios de los del Ejército", para lo cual se creó la Dirección General de Marina, a cuyas órdenes se colocó a la flota y al establecimiento terrestre. En ese último se encontraba la Secretaría Técnica Naval que tendría a su cargo varias dependencias, entre ellas el "Servicio Hidrográfico; estaciones meteorológicas y, en general, cuanto se relacione con los estudios que den seguridad a la navegación, faros y balizas; estudios de la iluminación y balizamiento de la costa, de las vías fluviales y del Lago Titicaca; funcionamiento e inspección de faros y luces"[132]. Como ya mencionamos, esta disposición no llego a cristalizarse en la parte correspondiente a los trabajos hidrográficos, siendo así que estos solo serían reemprendidos a partir de 1926.

No obstante este hiato en las labores hidrográficas formales, hubo constante preocupación por la necesidad de mantener activo este tipo de trabajo, conforme nos lo evidencia el artículo que el teniente primero Enrique A. Labarthe publicara en la *Revista de Marina*[133] a finales de 1918 bajo el título de "Necesidad de la Organización del Servicio Hidrográfico de la Armada". Aquel mismo año apareció una importante contribución a la hidrografía peruana: *El Derrotero de la Costa del Perú,* del capitán de fragata Germán Stiglich.

D. EL DERROTERO DE LA COSTA DEL PERÚ

A través de los diversos tomos de la *Historia Marítima* hemos tomado conocimiento de lo que son los derroteros o libros de rutas marinas a lo largo de determinado litoral, añadiendo la descripción del mismo así como aquellos datos que pudiesen ser de utilidad al navegante. Este tipo de obra es tan antigua como la navegación propiamente dicha, pues cada piloto procuraba llevar su cuaderno de ruta de modo de ir acumulando y perfeccionando esta útil información.

El primer esfuerzo de reunir en un solo cuaderno todo este tipo de data fue llevado a cabo por el orurense Francisco Ruiz Lozano[134], destacado piloto de la Mar del Sur y eventual general de la armada virreinal. Lamentablemente, su derrotero general de la Mar del Sur, que comprendía desde California hasta el Estrecho de Magallanes, no ha llegado a nuestros días, pero fue ampliamente utilizado por otros pilotos, como el anónimo autor del *"Derrotero de las Costas de los Reynos del Perú. Tierra Firme, Chile y Nueva España, sacados de los diferentes cuadernos que han escrito y usado los mas clásicos pilotos de esta Mar del Sur"*, fechado en Lima en 1675 y actualizado hasta 1700; Fernando Médano de Saavedra y Córdova, autor de otro derrotero de la Mar del Sur, fechado en Panamá en 1684; el capturado por Basil Ringrose en un buque peruano, en 1681, y que luego fuese traducido al inglés por el

magnífico copista William Hack y obsequiado al Rey Carlos II de Inglaterra y editado recientemente en Estados Unidos; el elaborado por el capitán Hurtado de Mendoza en 1730, que se conserva en la Biblioteca Nacional de Lima y que hace poco tiempo fuera editado en Lima[135].

Aun en el periodo colonial, cabe señalar la existencia de un derrotero de las costas del Pacífico, escrito en inglés hacia 1703-1704, y publicado hace pocos años en Lima[136], así como las numerosas derrotas remitidas al Depósito Hidrográfico de Lima y de Madrid, complementando así la enorme cantidad de información reunida por la expedición de los capitanes de fragata Alejandro Malaspina y José de Bustamante (1789-1794)[137].

Ya en la República, el alcance y origen de los derroteros peruanos se modificó en forma sustantiva. El primero de estos documentos que apareció disponible en forma impresa fue el levantando por la expedición dirigida por el capitán de fragata Robert Fitz Roy, que visitó nuestras costas en 1836. No obstante el trabajo llevado a cabo por Fitz Roy y principalmente por Usborne, aquel reconoció que la costa peruana había podido ser levantada merced a la información acumulada en el Depósito Hidrográfico que se encontraba bajo la custodia del entonces capitán de navío Eduardo Carrasco. A ello había que sumar los muy variados levantamientos realizados por los buques de las armadas británica, francesa y norteamericana realizados antes y después de la visita de Fitz Roy. Los planos de las oficinas hidrográficas británica y norteamericana, así como de algunos cartógrafos particulares, comenzaron a circular en el medio marítimo peruano, actualizando la información disponible. Finalmente, vendrían los derroteros elaborados por García y García en sus ediciones de 1863 y 1870; y el de Rosendo Melo, editado tres veces entre 1906 y 1913.

Ya Raúl Palacios, en el tono precedente de la *Historia Marítima del Perú*, se ha referido al *Derrotero de la Costa del Perú*, de Melo, así como a varios otros trabajos de ese igualmente prolífico marino peruano, entre ellos su informe sobre "La Hidrografía del Perú" que publicase bajo el marinero seudónimo de Juan de Fuca en el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* en 1913.

La obra que nos atañe comentar, el derrotero de Stiglich, consta de tres partes: una introducción titulada "Apuntes Geográficos", que abarca las primeras doce páginas; el "Derrotero del Callao al Sur", que va de las páginas 16 a 113, donde después de describir el puerto de Arica, súbitamente comienza a hacer lo mismo con la costa que va del Callao hacia el norte, hasta la página 205, en que cierra el derrotero en las islas de Tembleque, en los esteros tumbesinos. Este arreglo, y la ausencia de índices, hace un poco difícil el uso del derrotero, pese a lo cual fue adoptado por la Armada y se le empleó extensamente hasta

su sustitución, años después, por el derrotero de Eulogio S. Saldías, vigente hasta que en 1967 el Servicio de Hidrografía y Navegación sacó la primera edición del actual derrotero de la costa peruana.

Retornando al trabajo de Stiglich, debemos señalar que, como todos los derroteros antes y después de este, contiene una variada y muy rica información, además de la meramente hidrográfica. Los amplios conocimientos históricos y geográficos del autor se pueden percibir en todo el texto, el mismo que es enriquecido con una magnífica carta de las bahías del Callao y Chorrillos, así como con once croquis que unidos muestran todo el litoral peruano, con sondajes y accidentes principales. Además, incluye cartas británicas de Chilca, Cerro Azul, islas Chjncha, Bahía de Pisco, Bahía Independencia, San Nicolás y San Juan, Lomas, Atico, Ocoña, Islay, Mollendo, Ilo, Arica, Ancón, Chancay, Salinas, Guacho, Barranca y Supe, Huarmey, Culebras, Casma, Samanco y Guambachoa, Bahía de Ferrol, islas Guañape, Salaverry, Huanchaco, Malabrigo, Pacasmayo, Eten, Lambayeque, islas Lobos de Afuera, isla Lobos de Tierra, Paita, Talara y Zorritos.

Resultan importantes las referencias que dan respecto a leyes y decretos que dividen políticamente el litoral, así como la variada toponimia costera, que aún está esperando un estudio respecto a sus mutaciones y pervivencias. Si bien incluye alguna información histórica sobre determinados lugares, incluye ente ellos a la ciudad de Lima, refiriendo que la catedral primada del Perú había sido levantada sobre una huaca. Por otro lado, en la medida de lo posible, brinda información sobre los habitantes de cada lugar poblado en el litoral.

En esencia, la obra de Stiglich, como la del viejo piloto Ruiz Lozano y las actuales ediciones del derrotero del Perú que publica la Dirección de Hidrografía y Navegación, proporcionan una valiosa información que se va acumulando a través de los siglos para ser de utilidad última al que navegue por la costa peruana.

NOTAS AL CAPÍTULO VIII

1. VEGAS VÉLEZ, Manuel..., *La Investigación Oceanográfica en el Perú, desde Humboldt a nuestros días*, pp. 142-143.
2. *Censo de la Provincia Constitucional del Callao, 20 de junio de 1905.* (Lima, Ministerio de Fomento, 1906), cuadro 42.
3. A.H.de M. Libros Copiadores 245 y 719. Allí se registran al menos 39 miembros del gremio de pescadores italianos, con autoridades propias desde agosto de 1900. También figuran dos austriacos, un chino, un maltés y un ecuatoriano.
4. ALFARO VALLEJOS, Julia..., *Los pescadores italianos de Chucuito.* Lima, Bandesco, 1989, p. 25.
5. *Censo de la Provincia de Lima (26 de junio de 1908).* Lima, Ministerio de Fomento, 1915), I, pp. 424-425. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Pescadores a cordel del puerto de Ancón, 1917.
6. *Censo de la Provincia de Lima (26 de junio de 1908)*, I, pp. 558-559.
7. *Ibídem...*, II, pp. 1348-1349.
8. *Ibídem...*, I, pp. 694-695.
9. ALFARO VALLEJOS, Julia..., *Los pescadores italianos de Chucuito*, p. 27.
10. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Pescadores a cordel del puerto de Ancón, 1917.
11. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina"..., En *Boletín del Ministerio de Fomento*, N° 2 (28/2/1908), pp. 56-62.
12. COKER..., *Ob. cit.*, N° 2 (28/2/1908), pp. 62-66.
13. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Pescadores del Callao, 1907.
14. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Pescadores del Callao, 1907.
15. COKER, Robert..., *Ob. cit.*, N° 2 (28/2/1908), p. 73.
16. COKER, Robert..., *Ob. cit.*, N° 4 (30/4/1908), pp. 63-65.
17. COKER, Robert E..., *Ob. cit.* N° 4 (30/4/1908), pp. 73-75.
18. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, pp. 452-453. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 4 (30/4/1908), pp. 84-85, A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Pescadores de San José, ff. 6-7.
19. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Pescadores Islas Lobos, f. 15.
20. COKER, Robert E...,. *Ob. cit.*, N° 4 (30/4/1908), pp. 92-93.
21. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "Embarcaciones aborígenes en el Área Andina", En: *Historia y Cultura.* Lima, Museo Nacional de Historia, 1990, N° 20, pp. 49-79.
22. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), pp. 53-58.
23. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), p. 60.
24. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), pp. 61-64.
25. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), p. 66.
26. LEGUÍA, Augusto B..., *Memoria que el Ministro de Hacienda y Comercio A. B. Leguía presenta al Congreso Ordinario de 1907.* Lima, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1907, p. cxli.

27. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), pp. 101-108.
28. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), pp. 109-112.
29. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de pescadores de la Caleta de San Andrés, 1913.
30. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, N° 5 (31/5/1908), pp. 81-83.
31. COKER, Robert E..., "Condiciones de la pesquería en Mollendo". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, octubre 1910), VIII, N° 10, pp. 50-59, "Estudios sobre la pesca en el Perú". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año VIII, N° 4 (abril 1910), *Ob. cit.*
32. COKER, Robert E..., "Condiciones de la pesquería en Mollendo", *Ob. cit.,* pp. 50-59.
33. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina"..., *Ob. cit.,* N° 3, pp. 76-82; N° 4, pp. 66, 77, 83 y 91; N° 5, p. 68. "Condiciones de la pesquería en Mollendo", *Ob. cit.,* p. 62.
34. *Legislación Militar. Colección de Leyes, Decretos, Resoluciones y Reglamentos de los Ramos de Guerra y Marina.* Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1911, III, pp.107-108.
35. *Ibídem...*, III, pp. 235-236.
36. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina desde Paita hasta bahía de la Independencia". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año VI, N° 1 (31/1/1908), pp. 104-107.
37. COKER, Robert E..., "La pesca con dinamita".En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año V, N° 5 (31/5/1908), pp. 48-53.
38. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Manuel Villavisencio y otros.
39. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Manuel Villavisencio y otros.
40. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Florimond Sion.
41. *Legislación Militar...*, III, pp. 109-110 y 143. JIMENES, Plácido... *Memoria que el Ministro de Hacienda y Comercio...*, pp. 186-188.
42. COKER, Robert E..., "La caza de lobos y pesca de ballenas y bufeos en el Perú". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año V, N° 12 (31/12/1907), pp. 77-78.
43. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, pp. 67-68.
44. COKER, Robert E..., *Ob. cit.,* pp. 77-80.
45. JIMENES, Plácido..., *Memoria que el Ministro de Hacienda y Comercio...*, pp. 156, 184, 833-834.
46. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina"... *Ob. cit.,* N° 5 (31/5/1908), pp. 86-87.
47. COKER, Robert E..., "Las ballenas del Perú". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año V, N° 5 (31/5/1908), pp. 115-125.
48. A.H.de M. Capitanías de Puertos. Comandancia Principal de Milicias Navales, 1913.
49. A.H.de M. Expedientes Administrativos, José Pablo Miñán.
50. COKER, Robert E..., "Las ballenas del Perú", *Ob. cit.,* p. 121.
51. COKER, Robert E..., *Ob. cit.*, p. 122.
52. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina..." N° 2 (28/2/1908), pp. 71-72.
53. COKER, Robert E..., *Ob. cit.* N° 5 (31/5/1908), p. 108.
54. COKER, Robert E..., *Ob. cit.* N° 5 (31/5/1908), pp. 62-63, 69-70.
55. COKER, Robert E..., *Ob. cit.* N° 5 (31/5/1908), pp. 84-85.
56. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Antonio Petrakis.
57. COKER, Robert E..., "La ostra en Tumbes". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, agosto 1910, VIII, N° 8, pp. 64-114.
58. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina..." En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* N° 5 (31/5/1908), pp. 61-62.

59. BASADRE, Jorge..., *Ob. cit.*, T. VII, p. 85.
60. FUCHS, Fernando C..., *Memoria que el ministro de Hacienda y Comercio, Fernando C. Fuchs, presenta al Congreso Ordinario de 1920.* Lima, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1920, pp. xci-xcii; anexos III parte, pp. 1047-1050.
61. *Ibídem*, anexos, III parte, pp. 1047-1051. MACERA, Pablo... "*Historia de la Compañía Administradora del Guano*", en *Trabajos de Historia.* Lima, Instituto Nacional de Cultura, IV, p. 389.
62. *El Comercio*, setiembre 16, 1907, p. 2.
63. *El Comercio*, setiembre 16, 1907, p. 1, col. 6.
64. *Memoria de Hacienda 1911*, pp. 357-379.
65. COKER, Robert E..., "Condiciones en que se encuentra la pesca marina desde Paita hasta Bahía de la Independencia". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año VI, N° 1 (31/1/1908), pp. 89-117.
66. COKER, Robert E..., "Estudios sobre la pesca en el Perú". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año V VIII, N° 4 (abril 1910), pp. 15-16.
67. VEGAS VÉLEZ, Manuel..., "La investigación oceanográfica en el Perú, desde Humboldt a nuestros días". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1983-1986, N° 6-7, p. 142. SOLAR C., Enrique M. del..., "Reseña histórica de la investigación en el mar. El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional." Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980, pp. 242-243.
68. COKER, Robert E..., "Informe sobre las islas de Chincha y Ballestas y otros puntos vecinos". En: *Boletín del Ministerio de Fomento.* Lima, Ministerio de Fomento, año V, N° 6 (30/6/1907), pp. 76-95; *Estudios sobre la pesca en el Perú*, p. 12.
69. MACERA, Pablo..., *Historia de la Compañía Administradora del Guano*, pp. 325-326.
70. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.* p. 10.
71. *Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio al Congreso Ordinario de 1910.* Lima, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1910, p. 119.
72. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 10.
73. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 13.
74. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p.13.
75. La Resolución Suprema de constitución de la Compañía y los primeros estatutos, definieron su naturaleza jurídico-administrativa como mixta.
76. A.H.de M. Libro Copiador 931, f. 20.
77. *Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio al Congreso Ordinario de 1911.* Lima, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1911, pp. 357-379.
78. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 20.
79. *Memoria de la Compañía Administradora del Guano*, 1912/13. "Islas y Puntas guaneras de la costa del Perú". En: *Boletín de la Sociedad Nacional Agraria*, 1945.
80. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 22.
81. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 25.
82. JORDÁN, R. y FUENTES, H. *Estudio preliminar sobre las fluctuaciones de las poblaciones de aves guaneras.*
83. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, pp. 333-338.
84. JIMENES, Plácido. *Memoria que el ministro de Hacienda y Comercio Plácido Jiménes presenta al Congreso Ordinario de 1912.* Lima, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1912, pp. 179-180. MACERA, Pablo..., *Historia de la Compañía Administradora del Guano*, pp. 346-347.
85. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 64.
86. OCAMPO, F..., *Las condiciones sanitarias de las islas del sur.* BRAVO OTAYZA,

H..., *Condiciones Sanitarias de las islas guaneras del Perú*. PAZ SOLDÁN, C.E..., *El Saneamiento de la costa peruana*. Lima, 1919.

87. *Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina*. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907, V, p. 278.
88. MACERA, Pablo..., *Historia de la Compañía Administradora del Guano*, pp. 415-420.
89. BRAVO OTAYZA..., *Ob. cit.*
90. *Ibídem...*, pp. 406-408.
91. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, pp. 62-63.
92. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 19.
93. JIMENES, Plácido..., *Memoria que el ministro de Hacienda y Comercio*, p. 172 b.
94. MALDONADO, Baldomero F..., *Memoria de Hacienda y Anexos 1913*, p. XII, anexo Q.
95. JIMENES, Plácido..., *Memoria que el Ministro de Hacienda y Comercio.*, pp. 168-169.
96. *Ibídem...*, pp. 142, 166, 178.
97. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Compañía Administradora del Guano, ff. 1-3.
98. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, pp. 408-409.
99. *Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio al Congreso Ordinario de 1920,* II, pp. 481-482. r/s 26/9/1919.
100. WILHELMSEN, Frederick D..., *La Omega, la última barca*. Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1995, pp. 13-14.
101. *Legislación Militar del Perú.*, V, p. 311.
102. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, pp. 339-340.
103. *Ibídem...*, pp. 421-422.
104. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 54.
105. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, pp. 57-58.
106. MACERA, Pablo..., *Ob. cit.*, p. 59.
107. A.H.de M. Libro copiador 258 pp. 246-247 20/6/1903 (*Legislación Militar...*, III. p. 206).
108. *Memoria de Guerra y Marina*, 1904 Lima Ministerio de Guerra y Marina, 1904 pp /xx/xxi.
109. ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Historia de la Hidrografía en el Perú*", investigación en proceso.
110. A.H.de M. Resolución Suprema del 17/1/1911.
111. *Memoria de Guerra y Marina 1906*, Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1906, pp. xciv-xcv.
112. A.H.de M. Comandante del *Chalaco* al Comandante Principal de las Milicias Navales, Mollendo, 11/5/1906, Libro copiador 889 (25), p. 27.
113. A.H.de M. Libro copiador 889 (25), pp. 47-51.
114. STIGLICH, Germán..., *Derrotero de la Costa del Perú*. Lima, Lit. y Tip. P. Berrio, 1918, pp. 203-204, ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia..., *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, Lima. Dirección de Intereses Marítimos, 1993, T. I. p. 44.
115. CÁMARA DE SENADORES..., *Diario de los debates de la Honorable Cámara de Senadores*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1907, pp. 8-89.
116. *Ibidem...*, p. 148.
117. A.H.de M. Comandante del *Chalaco* al Director de Marina, libro copiador 889 (25),p. 87. PERÚ. *Memoria de Guerra y Marina al Congreso Ordinario de 1907.* Lima Ministerio de Guerra y Marina, 1907, p. xxvi.
118. A.H.de M. Libro copiador 889 (25), p. 95-99. *El Comercio*, agosto 31, 1907. ORTIZ y CASTAÑEDA..., *Ob. cit.*, p. 44.

119. *Legislación Militar*, T. IV, pp. 212-213, V, pp. 185-186, 199-200.
120. A.H.de M. Lista de Revista del *Chalaco*, 10/4 y 8/5/1908, Transporte *Chalaco*. Ver también libro copiador 889 (25), p. 125-130.
121. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "*Historia de la Hidrografía en el Perú*", investigación en proceso.
122. A.H.de M. Daniel S. Rivera, Director de Marina, al Comandante Principal de Milicias Navales, Lima 19/1/1909, Transporte *Chalaco*.
123. A.H.de M. Rivera, al Comandante Principal de Milicias Navales, Lima 27/1/1908, Transporte *Chalaco*.
124. *Ibídem*. 2/4/1909. *Legislación Militar*, T. VI, pp. 307-310,313.
125. A.H. de M Paul de Marguerye, Director de Marina, al Comandante Principal de Milicias Navales, Lima 8/10/1909, transporte *Chalaco*. Comandante del *Chalaco* al Comandante Principal de las Milicias Navales, no 136, libro copiador 889 (25), p, 240. *Legislación Militar*, T VI, pp. 326 y 332.
126. A.H.de M. Director de Marina al Comandante Principal de Milicias Navales, Lima 29/1/1911, transporte *Chalaco*.
127. *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, 1913, Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1913, p. 103.
128. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1914. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1913, p. 103.
129. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1915. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1915, pp. 37 y xxxviii.
130. *Ibídem...*, p. xxxviii.
131. A.H.de M. Libro copiador 441.
132. Decretos Supremos del 5/8/1920 (Garaycochea I: 22-28).
133. LABARTHE, Enrique A..., *Art.. cit.*, *Revista de Marina*. Callao, Escuela Naval del Perú, 1918, N° 4, p. 348.
134. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "*Historia de la Hidrografía en el Perú*", investigación en proceso. Véase del mismo autor "Francisco Ruiz Lozano, general de la Mar del Sur, cosmógrafo mayor y primer catedrático de matemáticas de Lima (1607-1677)", en "Derroteros de la Mar del Sur", Lima, 1993, pp. 69-103.
135. *Derrotero general de la mar del sur* del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitán Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao, Año de 1730, Lima, 1993.
136. Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704), Lima, 1988.
137. "El Perú en la época de Malaspina", en *Malaspina 93. Alessandro Malaspina e la sua spedizzione scientifica* (1789-1794). Mulazzo, Centro Alessandro Malaspina y Real Academia Hispano Americana de Cádiz, 1995, pp. 79-89.

Capítulo IX

INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL

A. LOS PUERTOS MAYORES Y MENORES. CALETAS

La costa peruana del Pacífico tuvo en el periodo un número reducido de puertos propiamente dichos, ya que los que se usaban y habían alcanzado mayor importancia para el tráfico comercial de la República, no ofrecían todas las ventajas necesarias, a excepción de los del Callao, Paita y Mollendo, por orden de importancia, donde las condiciones de las bahías respectivas ofrecían todo género de seguridades para las naves que los usaban. Fueron puertos muy importantes en la costa entre otros los de Eten, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote, Tambo de Mora y Pisco[1].

1. CALLAO

Por las obras portuarias de importancia comercial, el Callao fue colocado entre los mejores puertos de América del Sur a finales de la década de 1910. Este puerto, a diez kilómetros de Lima, fue una de las estaciones más concurridas del Pacífico, figurando como el segundo de la costa del Mar del Sur por su envergadura comercial. Contaba con un muelle y dársena, hecha de piedra y fierro, administrado por la Societé Generalé de París[2].

En opinión del Cónsul Británico en 1907: "... la Dársena y muelles del Callao son totalmente inadecuados al movimiento actual de este puerto y ha habido una extraordinaria acumulación de mercadería de-

bido a este defecto inicial. En 1907 ha habido barcos anclados entre cinco y siete semanas antes de poder desembarcar su carga"[3].

De esta apreciación resalta –además de lo inadecuada que resultaba la Dársena y muelles– la presencia de barcos en la bahía entre cinco y siete semanas, haciendo oneroso y costoso el puerto, convirtiéndose de este modo en el antecedente histórico a las últimas décadas del funcionamiento del primer puerto peruano. Comentaba el mismo cónsul británico, que: "En defensa de la Compañía del Muelle y Dársena podemos decir que la culpa no es enteramente suya. Las compañías de ferrocarril son deficientes y también la aduana tiene la culpa, pero ahora ésta se está ampliando y mejorando"[4], añadiendo, como recomendación que: "... el Callao (no solo) tendrá que agrandar los diques, sino que deberá proveer un mayor número de patios para depositar la carga"[5].

Sin embargo, agregaba que como estaban las cosas, la Compañía culpaba a los ferrocarriles y estos a la Compañía y Dársena, y por último, ambos achacaban culpabilidad a los estibadores, acerca de los cuales comentó acusadoramente lo siguiente:

> "... hacen todo lo que les parece y constantemente están en huelga o amenazan estarlo. Las autoridades parecen impotentes para otorgar 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 los barcos están desamparados y sin esperanzas"[6].

Añadía el cónsul, que este *modus vivendi* devenía en negativo y desventajoso para el puerto, por cuanto: "hay veces en que la acumulación de mercadería es increíble: hay mercadería que habiendo llegado a puerto en noviembre de 1907 no se ha entregado hasta fines de marzo de 1908"[7].

Sobre el particular, sorprende este atraso en la entrega de mercaderías, toda vez que si analizamos el momento de entrada de barcos a vapor y a vela entre los años 1906 y 1907, no se puede deducir que los 532 y 669 barcos respectivamente, pudiesen haber generado tal congestión en el movimiento de la mercadería. Lo cierto es que esta lentitud y congestión, mereció un comentario de *El Comercio* en el siguiente sentido:

> "... las naves no vienen a buscar víveres y carbón al Callao porque tienen otros puertos más baratos donde tomarlos; el mal del Callao está en lo caro que es ese puerto, y lo vemos por la elevación que se hace de las tarifas y pasajes"[8].

El Mensaje del presidente José Pardo de 1907 al Congreso de la República, coincidía en exponer a la representación nacional acerca de las deficiencias del puerto del Callao[9].

Acerca del movimiento de barcos, en cuanto entrada y salida y el

correspondiente tonelaje movilizado por diversos barcos a vapor y a vela durante los años 1906 y 1907, podemos inferir lo siguiente:

1. Existió un incremento de barcos de 532 en 1906, a 669 en 1907; destacando los barcos de vapor de 404 y 514 para dichos años a diferencia de los de vela que fueron tan solo de 128 y 155 respectivamente en la entrada, descendiendo ligeramente para la salida que fluctuó en 471 y 558, respectivamente.
2. En cuanto se refiere al ingreso de mercaderías, se puede constatar un incremento absoluto en toneladas, toda vez que pasó de 891 922 en 1906 a 1 240 029 en 1907; contrastando con las mercaderías salidas de 868 003 para 1906 y 1 075 135 para 1907. Puede inferirse que por nuestro primer puerto, el comercio exterior nacional fue deficitario, al predominar ligeramente las importaciones. Ciertamente, de este total de toneladas de mercaderías movilizadas, se debe señalar que los barcos a vapor cargaron y descargaron mayor número de toneladas que los de a vela. Ello no significa que nuestro comercio exterior fuese deficitario, toda vez que otros puertos, sobre todo los norteños, fueron la base de nuestro comercio de exportación (Salaverry, Eten, Paita, Pisco, etc.). Callao siempre se caracterizó por ser principalmente el puerto receptor de nuestro comercio de importación en volúmenes y valores.
3. En cuanto a la nacionalidad de los barcos –a vapor y a vela– predominaron los de bandera inglesa (186 y 296 para la entrada respectivamente en 1906 y 1907; y 199 y 246 para veleros en dichos años); y muy a distancia, barcos chilenos, peruanos y alemanes. Significativo resultaba el manejo de nuestras importaciones y exportaciones a través de barcos de bandera extranjera, especialmente los chilenos, quienes venían consolidándose en el tráfico marítimo en el Pacífico Sur después de los ingleses, desde el siglo pasado.

Hacia 1908 el panorama del comercio exterior y, particularmente de los puertos fue halagüeño. El cónsul británico Lucien Jeromo sostuvo que:

> "La primera parte de 1908 estuvo marcada por una super abundancia de mercadería de toda clase que llegaba a puertos peruanos y, en realidad a toda la costa occidental de Sud América..."[10]

Sin embargo, apuntaba el cónsul que alrededor de julio de 1908 los negocios comenzaron a aflojar; y para fines de año hubo una gran caída en las importaciones[11].

El escenario por ello fue crítico; la rada del puerto del Callao quedó sin barcos. Por otro lado, mientras que en 1908 había una gran deficiencia de material rodante, en 1909 contrastaba con la existencia de un gran número de nuevos vagones que tenían poca o ninguna carga que atender[12]. Por aquella fecha –es decir 1908– se conoció la preocupación del gobierno del presidente Leguía por el estado de deterioro en que se encontraba el puerto. Por lo que expidió la norma que

permitía al Supremo Gobierno proceder a la expropiación a favor del Estado en "... la zona de terreno comprendida entre el puerto conocida por "el Arañito" y el muelle "Gallinar" en el puerto del Callao". La expropiación aludida "... no podría ser aplicada sino a la construcción de muelles y otras obras que contribuyan a facilitar el tráfico marítimo y el desarrollo del comercio"[13].

La declinación del puerto pareció continuar en 1908. El cónsul británico trató de explicar esta situación a partir de los siguientes hechos:

> " ... uno, de que ya no existe la necesidad para los barcos graneros de presentarse en el Callao después de cargar, e inclusive antes de cargar, puesto que estas formalidades pueden ser efectuadas ahora en otros puertos; y el otro; bastante curioso, la introducción del tranvía eléctrico... (así mismo porque) varias casas mercantiles se han retirado o mudado a Lima"[14].

Añadía el Informe del cónsul que las embarcaciones a vela que llegaban al Callao, generalmente venían aquí en pos de carbón de Australia, carga general de Europa y granos y maderas de Puget Sound, pero que su número estaban disminuyendo grandemente, y el Callao estaba dejando de ser un puerto para buques de vela[15]. A ello habría que añadir el gran desorden portuario que imperaba, generando robos y pillajes. Este desorden se generaba por "... el caos completo que reinaba y las demoras enormes en el envío de la mercadería"[16]; por ello, el robo "... podía efectuarse con verdadera impunidad ya que en casi todos los casos era prácticamente imposible echar la culpa a alguien: las compañías de vapores inculpaban a las compañías de lanchones, ellas a su vez condenaban a las autoridades portuarias, estos últimos acusaban a la Compañía del Ferrocarril, y así sucesivamente"[17].

El descenso de las operaciones portuarias en el Callao, como explicaba el cónsul británico en su informe correspondiente al año de 1908, quedaron también confirmadas en 1909. Así, si comparamos el año base 1907, que registró un ingreso de 669 barcos a vapor y a vela en total, hacia 1909 se corroboraba el descenso en cuanto a número de barcos ingresados. En cuanto a embarcaciones por nacionalidades que ingresaron[18], sumaron 519 a vapor y 130 veleros totalizando 649 cifra menor en veinte a las consignadas en los dos años anteriores. En cambio, las cifras correspondientes al tonelaje descargado fue menor en 1909. En cuanto a los barcos de bandera, para 1909 se confirmó la presencia dominante de navíos ingleses (249 a vapor y vela) y por el desembarco de la mitad aproximadamente de la mercadería ingresada en el año. Le siguieron barcos de bandera chilena; también alemana y peruana, noruega, japonesa, y norteamericana. (ver cuadro en la pag. 364).

Las exportaciones de mercaderías efectuadas por el Callao en ese año, continuaron siendo ligeramente inferiores a las importaciones; sin embargo, las exportaciones de mercaderías crecieron, también ligeramente de 1907 (1 074 689 tm) a 1909 (1 163 161 tm).



Muelle y dársena del Callao.
(Reproducida de Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Relación de buques de Comercio Exterior que ingresaron al puerto del Callao en 1909

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Reino Unido	71	229 317	2		73	229 447
Argentina			1	30	1	2 948
Chilena	57	148 672	12	2 948	69	165 840
China	1	3 222		17 168	1	3 222
Colombiana	1	2 999			1	2 999
Ecuatoriana	9	25 662			9	25 662
Mexicana			1		1	244
Panameña	27	64 287		244	27	64 287
Norteamericana	23	58 174			23	58 174
TOTAL	189	532 333	16	20 390	205	552 823

Este flujo de embarcaciones merece un comentario, el dato que se repite para 1907 y 1909, sobre la salida de veleros en lastre, siempre es superior al tonelaje de carga en mercaderías por otro tipo de barcos. ¿Cuál podría ser la explicación?[19]:

Relación de buques de Comercio Exterior que salieron del puerto del Callao en 1909

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Reino Unido	30	121 699			30	121 699
Columbia			1	84	1	84
Británica	66	168 217	5	7 855	71	176 072
Chilena			1	3 222	1	3 222
China	1	2 999			1	2 999
Colombiana	20	51 736			20	51 736
Ecuatoriana			1	2 948	1	2 948
Japonesa	29	68 646	1	615	30	69 216
Panameña	2	5 433			2	5 433
Mexicana			1	98	1	98
Tahitiana	5	11 782			5	11 782
Norteamericana						
TOTAL	153	430 512	10	14 822	163	445 334

En el bienio 1910-1911, el movimiento de carga y descarga de mercancías por el puerto del Callao, a juzgar por las estadísticas consignadas en los informes de los cónsules británicos, no llegaron a variar significativamente en cuanto a tonelaje movilizado y barcos de bandera en 1909[20]. En cuanto a estos, continuó la hegemonía del tráfico marítimo a cargo de líneas o compañías británicas, chilenas y alemanas,

en lo que se refiere a número y tonelaje. Los alemanes movilizaron la segunda carga y tonelaje de importación.

Entre las compañías, que brindaron servicio regular en el puerto del Callao, podemos mencionar a la Pacific Steam Navigation Company. Esta compañía, aparte del transporte de correos, de pasajeros y servicios intermedios desde Liverpool a puertos chilenos y peruanos vía Magallanes, brindó servicios costeros especiales a través de una línea desde Valparaíso a Panamá vía puertos peruanos, y una línea desde Valparaíso a Guayaquil en el Ecuador, vía todos los puertos costeros de Chile y el Perú.

Estos servicios costeros fueron manejados conjuntamente con vapores pertenecientes a la Chilean South American Steam Ship Company. Los así llamados "barcos ingleses o barcos de casa" eran vapores de correo que salían de Liverpool y su paradero final era el Callao y realizaban en este puerto una conexión estrecha con los vapores de la Compañía que viajaban ida y vuelta a Panamá, proporcionando en esta forma un servicio rápido entre Valparaíso y Nueva York vía Panamá[21].

Otra compañía que recalaba por esos años en el Callao, fue la alemana Kosmos Company de Hamburgo, la misma que suministraba servicio a través de un vapor para transportar correo y pasajeros, cada quince días, desde Hamburgo, Amberes y Londres a Chile y al Perú, teniendo fechas regulares de salida. La Kosmos Line perteneció a la Compañía Hamburg-Amérika[22].

Añadamos otras compañías, por ejemplo la alemana Lines Bremen Roland, que ofreció servicios regulares entre el Callao y Europa vía puertos chilenos. Asimismo, mencionemos a las compañías Lamport and Holt y Gulf Line, las mismas que salían regularmente de los puertos de Amberes, El Havre, Glasgow y Gales con destino a Chile y Perú y, cuando tenían carga, continuaban a Guayaquil[23].

Nombremos también a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao y a la Compañía Chilena Sudamericana de Vapores, las mismas que brindaron un servicio entre el Callao y Valparaíso y otro servicio directo entre el Callao y Panamá, vía Guayaquil, estos últimos servicios fueron proporcionados por los vapores peruanos, toda vez que ni los vapores de la línea chilena, ni los de la Pacific Steam Navigation Company hicieron escala en Guayaquil en su viaje de ida o en el de vuelta. La Pacific tuvo por separado una línea que hacía escala en los puertos de Panamá, Colombia y Ecuador[24].

Otras líneas que operaban en el Callao fueron la americana W. R. Grace and Co., la cual tuvo dos rutas, una que operaba desde Nueva York y otra desde San Francisco[25].

El cónsul británico Reuben M. Byrne, igualmente mencionaba que otras dos líneas a Nueva York, tuvieron su terminal en el Callao e hicie-

ron escalas en los puertos de ambas costas de Sud América; anotando lo siguiente: "Recientemente vapores velanderos, que hacen escala en todos los puertos en su camino, han estado participando de intercambio comercial de la Costa Occidental, que hasta ahora había estado reservado exclusivamente a los barcos de vela"[26].

En relación a los volúmenes de toneladas métricas de mercaderías, tanto de importación como de exportación, mantuvieron niveles similares a los de 1909:

Relación de buques de Comercio Exterior del Callao 1910
Entrada de Vapores

	Con carga		En lastre		Total	
Nacionalidad	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	215	593 016	14	29 087	229	622 103
Chilena	107	190 099			107	190 099
Francesa	5	21 910	3	4 760	8	26 670
Alemana	80	264 401			80	264 401
Italiana	4	9 491			4	9 491
Japonesa	12	49 581			12	49 581
Noruega	5	13 743	1	1 872	6	15 615
Peruana	14	21 196			14	21 196
Norteamericana			3	2 065	3	2 065
TOTAL	442	1 163 437	21	37 784	463	1 201 221

Salida de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	153	437 966	16	29 280	169	467 246
Chilena	117	190 418			117	190 418
Francesa	8	26 731			8	26 731
Alemana	80	266 114			80	266 114
Italiana	4	9 491			4	9 491
Japonesa	12	49 581			12	49 581
Noruega	6	15 367			6	15 367
Peruana	17	25 738			17	25 738
Norteamericana			2	1.084	2	1 084
TOTAL	397	1 021 406	18	30 364	415	1 051 770

Merece comentario aparte, las apreciaciones que se ofrecieron en aquel año de 1911 sobre las futuras consecuencias que acarrearía la apertura del Canal de Panamá, obra que se hallaba en vías de culminación. En primer lugar, señala el citado cónsul británico que ya estaban

Relación de buques de Comercio Exteriores 1911
Entrada de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	192	567 485	22	42 239	214	609 724
Chilena	113	197 181			113	197 181
Francesa	6	19 890			6	19 890
Alemana	85	287 276			85	287 276
Italiana			1	567	1	567
Japonesa	12	4 9 698			12	49 698
Noruega	12	2 8 539			12	28 539
Peruana	38	81 473	1	67	39	81 540
Norteamericana			6	5 886	6	5 886
TOTAL	458	1 231 542	30	48 759	488	1 280 301

Salida de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	138	423 241	29	42 239	167	489 099
Chilena	112	197 111	1	195	113	197 306
Francesa	6	19 890			6	19 890
Alemana	85	286 784			85	286 784
Italiana	1	567			1	567
Japonesa	11	44 042			11	44 042
Noruega	11	27 399	1	1 148	12	28 547
Peruana	36	77 666			36	77 666
Norteamericana			6	5 087	6	5 886
TOTAL	400	1 076 700	37	73 087	437	1 149 787

apareciendo en las costas del Pacífico Sur agentes y otras personas que representaban a compañías de vapores que hasta el momento no habían estado conectadas con este comercio, teniendo seguramente a la vista la terminación de esta importante obra en el istmo; en segundo lugar el mencionado documento consular, pronosticaba que:

> "Ahora está bastante claro, siempre que el Canal resulte ser un éxito comercial cuando sea abierto al tráfico, que el intercambio comercial costero de los vapores actualmente en servicio entre Chile y Panamá se verán seriamente afectados. Estos deberán competir con embarcaciones de Europa o de los Estados Unidos de Norteamérica los que por necesidad deberán, por la naturaleza del intercambio comercial, hacer escalas en los puertos que están siendo atendidos ahora por los servicios costeros de la Pacific Steam Navigation Company, la Compañía Sudamericana de Vapores y la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao"[27].

Una nueva descripción del Callao como puerto, lo encontramos en este Informe preparado por el Cónsul Reuben M. Byrne en el periodo 1911-1912. Al respecto sostuvo:

> "A pesar de que el Callao posee un magnífico puerto artificial y desembarcaderos que permiten a grandes vapores, moverse a lo largo de un cómodo muelle, sin embargo los vapores anclan en la bahía en la misma forma que si fuera un puerto de oleajes, y deben desembarcarse a los pasajeros y equipajes en unos pequeños botes, debido a que los barqueros son lo bastante fuertes, políticamente como para obligar que las leyes hagan forzoso el uso de sus pequeños botes"[28].

Añadía el mencionado Informe una apreciación desfavorable sobre nuestro primer puerto, señalando el aspecto negativo del rol que venían cumpliendo los gremios de estibadores:

> "En forma similar los estibadores han convertido las operaciones de embarque de carbón durante muchos años, independientemente del precio de carbón, en un procedimiento indebidamente largo y costoso, con el resultado consiguiente de que el Callao, a pesar de su situación favorable, no puede ser considerado actualmente como un puerto para embarque de carbón"[29].

Consecuentemente, anotaba el cónsul, no era sorprendente enterarse que los fletes de carga para el Callao eran más altos de lo que podrían ser de otra manera, resultando como perdedor el consumidor local de bienes importados o exportados de producción local, mientras que las compañías trasportadoras no se benefician en forma alguna de los fletes más elevados, debido a las circunstancias antes mencionadas[30].

El panorama portuario del Callao, podría complementarse con el siguiente esbozo: "Pequeñas barcas y barcos continúan estando en demanda para la Estación del guano. Durante los últimos años ha disminuido, puesto que no son convenientes para el intercambio comercial del guano. Goletas costeras norteamericanas llegan aquí con maderas de Oregón, y últimamente se ha traído aquí mucha madera aserrada por medio de vapores"[31].

Un último comentario del cónsul sobre la línea japonesa, señala que "...le está yendo muy bien... (y) que va desde el Callao a Hong Kong vía México y Honolulu"[32], confirmando las estadísticas sobre la presencia de estos barcos de bandera en creciente número, trayendo y llevando toneladas de mercaderías después de las naves británicas, alemanas y chilenas.

Según la lista del movimiento de barcos de diversas nacionalidades que ingresaron y salieron del Callao en 1912, demuestra un continuo crecimiento vegetativo del número de buques y tonelaje movilizado si se compara con 1910. Así, mientras que en 1910 ingresaron 542 barcos (a vapor y a vela), en 1912 la cifra de ellos alcanzó a 562. En lo que se refiere a tonelaje ingresado por este puerto en 1912, fue de 1 315 200 t

de mercaderías a diferencia del de 1910, que alcanzó la cantidad de 1 266 712 t Asimismo, se puede decir que para ese año de 1912 se conservó las proporciones observadas sobre la presencia dominante de buques de bandera británica, seguida de los de bandera chilena, alemana, peruana, japonesa, noruega y francesa.

Un año después, en 1913, el ministro de Guerra y Marina, en su *Memoria*, consignó algo muy importante para el desarrollo futuro del puerto. Este consistió en nombrar una comisión para que hiciera el estudio correspondiente a los "obstáculos que se encuentran en la bahía", del Callao, conforme lo había señalado y sugerido el capitán de puerto don Nicanor Asín, quien lo había señalado en su Oficio del 10 de octubre de 1910[33], y de este modo "... hacer desaparecer dichos obstáculos que constituyen un peligro".

Esta preocupación oficial por eliminar o desaparecer los obstáculos en el puerto, es confirmada en la apreciación del cónsul británico en su Informe, cuando sostuvo lo siguiente:

> "La capacidad de los muelles del Callao es inadecuada para los crecientes requerimientos del movimiento marítimo y las embarcaciones se encuentran detenidas continuamente por lapsos considerables antes de poder acercarse a lo largo de los atracaderos de desembarque. Asimismo, la insuficiencia de material rodante, ocasiona gran demora y gastos en el movimiento marítimo"[34].

Esta situación de deficiencias en el puerto no era ajena sin embargo tanto al Gobierno como a los medios de comunicación de aquel entonces.

El entonces presidente de la República, don Guillermo Billinghurst; tuvo la idea de unir La Punta con la isla San Lorenzo, y así lo ofreció al pueblo chalaco en su campaña en mayo de 1912. Esta idea la impulsó a través de un primer estudio en los meses iniciales de su gobierno, 1913. El cónsul británico recogió esta decisión gubernamental y la comentó en los siguientes términos:

> "Se están preparando estudios para ingenieros extranjeros, especialistas en trabajos marítimos, para construcción de una muralla de mar con desembarcaderos delineados para conectar La Punta del Callao con la isla San Lorenzo, con el objeto de mejorar las condiciones marítimas del Callao en anticipación a la apertura del Canal de Panamá"[35].

Así como el gobierno del presidente Billinghurst fue motivado para ejecutar este proyecto, también ocurrió con el periodismo nacional expresado a través del Decano nacional. *El Comercio* consignó su preocupación por las continuas deficiencias del Callao, sobre todo a partir del encarecimiento de los servicios a consecuencia de los últimos aumentos por huelgas, en contraposición de lo que ocurría con los puertos libres que había, por ejemplo creado Chile, sostuvo este periódico

limeño que el abatimiento comercial del Callao:

> "... ha obedecido principalmente al monopolio, a las restricciones, a la falta de liberalidad en los servicios marítimos del puerto. Por éstas causas que podríamos llamar artificiales y que podríamos decir que fueron motivadas por errores o incapacidad de la administración pública para ponerle remedio, hemos visto languidecer al Callao; perder su posición ventajosa en el hemisferio sur del Pacífico Americano y convertirse en un puerto caro, molesto, marcado en el "índice" comercial, con la más odiosa de las notas; cual es la que señala con el triste privilegio de tener que soportar un recargo de cinco chelines en cada tonelada de carga sobre las tarifas ordinarias que rigen para los demás puertos del mundo"[36].

A juicio de este diario, esta situación subsistiría mientras prevaleciera "... el privilegio del Muelle-Dársena"; nada podría hacerse por remediarla aun cuando el privilegio haya terminado, y sin embargo, todo se mantiene de hecho como si continuara el monopolio; añadiendo, que la administración que termina el 24 de setiembre (con Leguía), no ha querido preparar al país para un cambio favorable en los servicios marítimos, de nuestro primer puerto cuando concluya el contrato con el Muelle-Dársena.

Advertía de otro lado *El Comercio* que: "el anuncio que nos llega ahora de Chile debe aprovecharse. Si el Callao no reacciona, si no procura abaratar el puerto y dar facilidades excepcionales al tráfico de carga, seguramente Valparaíso y otros puertos que se proyectan declarar libres, vendrán a ocupar el puesto que antes correspondió al Callao en el movimiento comercial de Sudamérica[37].

Sugería asimismo el Decano nacional, se estudie la conveniencia de transformar o convertir al Callao en un puerto libre de depósito para que vengan las mercaderías en momentos que se tiene una nueva administración (Billinghurst), procurando se abarate el tráfico marítimo, favoreciendo la construcción de muelles y otras obras de ese género para que el Callao cuente con una verdadera libertad comercial y benéfica competencia en las operaciones de embarque y desembarque de mercaderías[38].

En otra oportunidad, *El Comercio* editorializó sobre las deficiencias de los servicios de carga y descarga del puerto del Callao; ello ocurrió en 1913. En este editorial, opinó:

> "Si por falta de elementos, o de interés en las cosas, realiza hoy un servicio defectuoso y lento, fácil sería con muy poco costo habilitar un desembarcadero que permita hacer rápidamente las operaciones de carga y descarga. Un muelle sencillo, apropiado para que atraquen a él lanchas llenas de mercaderías, y podría construirse, seguramente, con quince o 20.000 libras; entonces, los muros de la Dársena no resultarían ya insuficientes como ahora suceden, para recibir oportunamente las naves que

llegan al Callao, trayendo carga y solicitar los servicios marítimos de esa empresa; pues lo que esta no pudiera hacer lo haría el nuevo muelle que se construyese y tal medida no se opondría a otra de mayor aliento relacionada con el ensanche de nuestro primer puerto, porque tendría sólo un carácter provisional mientras se efectúan obras de importancia que aseguren el porvenir marítimo del Callao, tender en las inmediaciones de la aduana un muelle de unos ciento o ciento y tantos metros de largo que haga posible actuar el actual servicio de Dársena, no perjudicaría ciertamente, un plan más vasto del desarrollo y ensanche del puerto, y en cambio, serviría de gran alivio para el comercio que sufre ... en sus intereses con la impotencia del Muelle y Dársena"[39].

Finalizaba el editorial, señalando que "Quizá la construcción del muelle provisional de que hablamos contribuya también a mejorar las condiciones en que actualmente se realizan los trabajos marítimos en el Callao. Es incuestionable que las labores en el puerto se hallan desorganizadas y que no podemos estar satisfechos con las continuas perturbaciones que se presentan en el servicio de carga y descarga. Pero hay que reconocer que las deficiencias mismas del muelle Dársena favorece éste anómalo y molesto estado de cosas. Si la citada empresa tuviera los elementos necesarios, el tonelaje de lo movilizado diariamente por los jornaleros sería mayor"[40].

Hacia 1913, las cifras consignadas en la lista de las naves que ingresaron y salieron del Callao[41], confirmaron la tendencia de años pasados respecto a la hegemonía de vapores británicos, seguido de chilenos y alemanes, movilizando gran porcentaje de las toneladas métricas de mercadería, tanto para la importación como para la exportación:

Relación de buques de Comercio Exterior del Callao 1913
Entrada de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	187	526 798	27	51 861	214	578 659
Chilena	112	198 238			112	198 238
Francesa	8	21 466			8	21 466
Alemana	88	314 289			88	314 289
Japonesa	12	56 385			12	56 385
Mexicana			1	339	1	339
Noruega	3	7 748	1	56	4	7 804
Peruana	57	127 450	1	84	58	127 534
Norteamericana	3	10 555	5	4 905	8	15 460
TOTAL	470	1 262 929	35	57 245	505	1 320 174

Salida de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	151	439 820	23	56 024	174	495 844
Chilena	104	185 905			104	185 905
Francesa	6	19 741			6	19 741
Alemana	75	267 248	3	10 785	78	278 033
Japonesa	11	50 618			11	50 618
Noruega	3	7 750	1	56	4	7 806
Peruana	55	125 556			55	125 556
Norteamericana	2	7 300	4	3 924	6	11 224
TOTAL	407	1 103 938	31	70 789	438	1 174 727

Entrada de Veleros

	Con carga		En lastre		Total	
Nacionalidad	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	14	25 352			14	25 352
Chilena	5	3 151			5	3 151
Danesa	1	2 541			1	2 541
Francesa	1	2 025			1	2 025
Alemana	16	29 902	1	1.612	17	31 514
Italiana	1	2 325			1	2 325
Noruega	10	17 182	1	1.127	11	18 309
Peruana	11	12 546			11	12 546
Rusa	5	8 813			5	8 813
Norteamericana	36	23 585	1	1 509	37	25 094
TOTAL	100	127 422	3	4 248	103	131 670

Salida de Veleros

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica			11	21 956	11	21 956
Chilena			2	1 528	2	1 528
Francesa			1	2 065	1	2 065
Alemana	1	1 696	11	19 556	12	21 252
Noruega			10	16 156	10	16 156
Peruana	2	1 122	9	9 700	11	10 822
Rusa			5	8 765	5	8 765
Norteamericana			25	17 499	25	17 499
TOTAL	3	2 818	74	97 225	77	100 043

Por el dato que aparece en el informe del cónsul británico F.W. Manners al finalizar el año de 1919, el puerto del Callao solo contaba con un muelle; por esta razón el gobierno de entonces tuvo en miras la construcción de un nuevo muelle para aumentar a dos el número de muelles[42]. Por esta razón –informaba el cónsul británico– "... se halla sumamente congestionado a tal punto que una de las más grandes preocupaciones del gobierno es precisamente encontrar como remediar tal situación"[43]. Esta preocupación llevó al despacho presidencial a tomar la decisión de "... nombrar un pequeño comité compuesto por el gerente de la Peruvian Corporation, el de la importante firma americana Grace and Company, y el gerente de la Compañía francesa que posee y explota los muelles, con el objeto de formular las recomendaciones para el mejoramiento provisional de las instalaciones"[44].

Asimismo, gracias a este Informe conocemos de la existencia de un proyecto para la construcción de un sistema de muelles dos veces más grande que los actuales y algo más al sur de los mismos cuyo costo estimado fue de Lp. 850 000[45]; añadiendo que "nada definitivo hay todavía en lo que respecta a este proyecto, pero no cabe duda que muy pronto se darán los pasos necesarios, teniendo en cuenta las difíciles y desventajosas condiciones en que se lleva a cabo actualmente el comercio exterior del país debido a que las instalaciones portuarias del Callao son inadecuadas"[46]; añadiendo que el monopolio de las instalaciones portuarias del Callao, que poseía la compañía francesa "Compañía de la Dársena y Dique del Callao", había expirado; pero el derecho de explotación del muelle, vencería todavía en 18 años.

En este momento –decía el Informe– no se prevé ninguna otra mejora portuaria; en lo que se refiere al Callao, debe decirse que el gobierno peruano está considerando un proyecto para el establecimiento de un puerto sobre la isla San Lorenzo, que se encuentra más o menos a milla y media del Callao, con miras a construir un puerto de almacenaje, ya que el Callao es el puerto más seguro de toda la Costa Occidental de Sudamérica.

Al finalizar la década de 1910, el puerto del Callao había alcanzado cierta importancia, gracias a varios factores, como la construcción del ferrocarril central y el desarrollo de la minería y ciertas industrias, cuyos productos se exportaban por él. "El comercio de la ciudad es muy activo, funcionando 4 oficinas bancarias y una cámara de comercio, varias fábricas y dos grandes factorías y algunos astilleros. El movimiento del puerto es muy importante, contando con las facilidades para las operaciones marítimas. Está provisto de modernos elementos portuarios, consistentes en amplias dársenas con capacidad para 30 buques grandes y un dique flotante de 300 pies de largo, capaz de recibir buques de 21 pies de calado y 5 000 toneladas de peso"[47].

2. *MOLLENDO*

Este puerto, situado al sur del país en una rada abierta y expuesta, era un mal puerto, como se decía en aquella época, no obstante el considerable tráfico hacia el sur del Perú y Bolivia, que se efectuaba a través de él[48].

En su *Reseña Económica,* Carlos Cisneros ha dicho que este puerto contaba con un muelle metálico y era administrado por la Peruvian Corporation; dependían de él, la Aduana de Mollendo, las aduanillas de Chala, Atico, Islay, Lomas, Quilca y Puno[49]. Mollendo era puerto mayor. Este puerto sureño fue descrito y calificado en el Informe del cónsul británico de 1907, como:

> "... el único puerto de importancia sobre el Pacífico que lleva el grueso del movimiento de las zonas del norte de Bolivia. Es cierto que en el futuro será un hecho el ferrocarril Arica-La Paz, pero pasarán varios años antes que afecte el comercio a través de Mollendo"[50].

Por aquel año de 1907, según la revista *Actualidades*, continuaron activamente los trabajos de construcción del rompeolas en dicho puerto[51]. Dicha información puede complementarse con el Informe del vicecónsul británico del puerto, señor Golding. Al respecto, este documento inglés informaba lo siguiente: "... es satisfactorio anotar que por fin la construcción del rompeolas está en manos de un competente ingeniero inglés y estará terminada en unos meses más"[52].

Mollendo fue considerado –como anotáramos anteriormente– como un puerto con malas condiciones, por sus instalaciones; a pesar de ello se le aumentó el número de lanchas, así como se efectuaron pequeñas mejoras en el muelle[53]. A él ingresaron 238 barcos ingleses en 1907, seguido de los chilenos que alcanzaron la cifra de 110; luego los barcos alemanes en un número de 69; finalmente, transitaron por dicha rada barcos costeros peruanos en número de 54.

El movimiento marítimo de este puerto aparece claramente en el siguiente cuadro, indicando el tonelaje de carga que entró en Mollendo en 1906 y 1907:

Carga	1906	1907
Carga total	151 708 728	213 620 938
Destino : Perú	80 117 936	111 115 897
Destino: Bolivia	71 590 792	102 505 041

Respecto a observaciones generales que merezcan ser destacadas dentro de la vida de este puerto, se pueden anotar, entre otros, el moderado costo de vida, como por ejemplo las tarifas en los hoteles Mollendo o Arequipa de S/.3,00 diarios como pensión[54]. El vicecónsul

británico radicado en Arequipa, señor Stafford, llegó a aseverar que varias apreciaciones y acusaciones que se hacían sobre este puerto, resultaban falsas. Así, sostuvo el siguiente testimonio:

> "... con el fin de quebrantarlo, siempre debe tenerse presente que muchas de las falsas acusaciones deben ser imputadas que derivan de grupos interesados, dentro y fuera del país; los primeros con el propósito de crear todas las dificultades posibles para el gobierno actual, y los últimos con el objeto de atraer tráfico de Mollendo a Antofagasta, e incluso anticipando la competencia con el proyectado ferrocarril de Arica a La Paz"[55].

Entre 1908 y 1909, Mollendo contaba con una población pequeña, entre 6 000 y 7 000 habitantes, si nos atenemos al Informe del vicecónsul británico, Rowlands[56]. Mediante este documento podemos inferir la función que cumplía Mollendo en dicha época, cual era ser: "... un puerto marítimo y también se ocupa del despacho y envío de mercaderías a Bolivia y al interior del Perú"[57].

Era un puerto estratégico, sobre todo en momentos en que Arica sufría los embates de la chilenización y, en general, por el hegemonismo chileno en el Pacífico Sur.

En el bienio –1908-1909–, la única obra que se efectuó en el puerto, fue el rompeolas, la cual "... desafortunadamente ha estado más o menos paralizada por varios meses"[58]. A pesar de esta paralización, los embarques y navegación se han caracterizado porque:

> "... el Reino Unido es el representante principal en embarques y de hecho el número de embarcaciones británicas que hacen escala en este puerto es mayor del doble de aquellos de cualquier otro país. Durante el año Alemania ha establecido competencia aguda en el servicio costero en este puerto, empleando un servicio quincenal desde Valparaíso y puertos intermedios al Callao y viceversa, al 50% de la tasa antigua del pasaje"[59].

Sobre el particular, merece comentario el aumento de embarcaciones y tonelaje, debido mayormente a que la Pacific Steam Navigation Company extendió el recorrido de sus grandes barcos para pasajeros desde Valparaíso al Callao[60]. Debe añadirse que la Compañía Nacional de Vapores, por aquel año estaba ya por inaugurar su servicio regular de vapores veloces. Así pues, como quiera mirársele en cuanto a embarques "...la perspectiva es de aguda competencia en el servicio costero"[61], en este puerto arequipeño. Por este puerto se exportaron en 1908 los siguientes productos[62]: (ver cuadro en la pág. 376).

Mollendo, como puerto mayor, mejoró notoriamente en 1908. Así, el vicecónsul británico establecido en Arequipa, Stafford, juzgaba de la siguiente manera esta mejoría:

"Estoy contento de poder informar de que ha habido una mejora considerable a este respecto durante los últimos meses de 1908: la disminución gradual de las importaciones por causas naturales, los es-

Exportaciones	Toneladas	Toneladas
Borato de calcio		4 400
Cobre		
Barrilla	2 680	
Mineral	574	3 254
Barrilla de estaño		1 323
Mineral de plata		324
Lana de alpaca	1 944	
Lana de oveja	915	
Lana de vicuña	1	2 860
Cueros secos (41,265 cueros)		280
Pieles de ovejas		96
Caucho		400
Cacao		120
Corteza		4
Misceláneo no clasificado		2 615
TOTAL	6 114	15 676

fuerzos unidos de la Peruvian Corporation y autoridades gubernamentales han dado como resultado que se produzcan cambios beneficiosos en el manejo de la carga y en la construcción de más almacenes y, en último lugar, aunque no por ello menos importante, la competencia de la Pacific Steam Navigation Company con sus propias lanchas cubiertas y cerradas y su nuevo itinerario de vapores grandes directos a Mollendo; todas estas circunstancias han contribuido hacia el logro de un mejor estado de cosas en el puerto"[63].

Ligeros fueron los incrementos habidos en 1909 respecto al de 1908, en cuanto se refiere a embarcaciones y tonelaje de carga. Asimismo, se puede apreciar si continuamos comparando dichos años, la presencia casi rutinaria de navíos de bandera británica, chilena, alemana, francesa, noruega y japonesa. (ver cuadros en la pag. 377).

Por el año de 1911, Rowlands, vicecónsul inglés radicado en el mismo puerto de Mollendo, apostaba respecto al rompeolas en construcción que "... ya debe estar terminado; esta obra ha mejorado notablemente las condiciones de puerto a pesar que es imposible trabajar cuando el mar está movido"[64]; mencionaba este vicecónsul que el Dique de Pasajeros también había sido mejorado en años pasados; sin embargo, acotaba que cuando había mal tiempo los pasajeros eran puestos en tierra mediante grúas[65].

Describía, asimismo, que en este Dique se podrían descargar siete lanchones al mismo tiempo, constituyendo "... la capacidad del lugar donde descargan los lanchones es para unas 20 lanchas"[66]. De otro lado, esta fuente nos revela que la Peruvian Corporation contó con buenos y agilizaban la descarga de los lanchones en el Dique[67].

Relación de buques de Comercio Exterior, Mollendo, 1909
Buques a Vapor (Entradas y salidas)

Barcos con bandera	Número	Tonelaje
Británica	250	741 547
Chilena	109	194 680
Alemana	83	285 441
Francesa	11	34 097
Noruega	4	9 420
Japonesa	3	10 154
TOTAL	460	1 275 339

Buques de Vela (Entradas)

Barcos con bandera	Número	Tonelaje
Británica	6	10 549
Chilena	2	140
Alemana	1	1 457
Noruega	5	6 333
Norteamericana	4	4 137
Peruana	6	3 245
TOTAL	24	25 861

Buques de Vela (Salidas)

Barcos con bandera	Número	Tonelaje
Británica	8	15 481
Chilena	2	140
Alemana	1	1 457
Noruega	5	6 333
Norteamericana	6	4 137
Peruana	4	3 245
TOTAL	26	30 793

También conocemos por este valioso informe que durante los meses de junio, julio y agosto, en el que el mar está muy movido, la carga, consecuentemente, debería quedarse algunos días en lanchones porque es imposible descargarla[68]. Finalmente, en este Informe descubrimos las relaciones que se entablaron entre la compañía de lanchas, las autoridades de puerto y la aduana; estos y aquellos tuvieron "... gran cuidado para evitar robos en la bahía. Estas medidas las tomó el Gobierno para evitar en lo posible pérdidas y reclamos que eran notorias hace algún tiempo[69].

La construcción del ferrocarril Arica-La Paz sobre 271 millas, se evaluó que tendría impacto negativo en el desarrollo portuario de Mollendo. Sobre el particular, el vicecónsul formuló algunas anotaciones sobre dicho impacto, sosteniendo:

> "... la opinión general es que el ferrocarril Arica-La Paz será preferido por los comerciantes bolivianos; primero por ser un viaje más corto, y segundo porque la mercancía no se dañará tanto en el trasbordo como ahora, que descarga primero en Puno, se carga luego en los barcos que hacen el servicio del Lago hasta Guaqui donde otra vez se pasa a los vagones para remitirse a La Paz. Por Arica, en cambio, la carga irá directamente a Viacha o La Paz, según donde se fije el puerto de aduana. Los trenes de carga de Mollendo a Puno demoran dos días, y luego de Puno a Guaqui otro día por barco; en cambio la ruta de Arica se hará en un día"[70].

A esta preocupante competencia con el ramal de Arica-La Paz, el puerto de Mollendo tuvo otras dos desventajas o hechos adversos que se remontan a 1912 y 1913. En primer lugar, se debe señalar que en este puerto se registraron dos incendios en 1912 y 1913, ambos por coincidencia en abril[71], destruyendo gran parte del puerto[72].

El segundo hecho adverso fue la aprobación por parte del Gobierno de "... los planos presentados por los ingenieros de la Peruvian Corporation para la creación de un puerto en la bahía de Matarani que ofrecería un mejor abrigo que el puerto de Mollendo, que reluciría y acortaría distancias"[73].

Como sostiene el vicecónsul británico en Mollendo, señor Rowlands, los rumores del traslado del puerto a Matarani, el trabajo (de mejoramiento de los edificios afectados por el incendio) ha sido suspendido temporalmente, habiendo falta de confianza por parte de los bancos y comerciantes, lo cual naturalmente viene en detrimento de los intereses y el futuro del puerto; apostando el citado vicecónsul, que si finalmente se decidiera no cambiar el puerto, pronto se observará una mejora de las condiciones en general[74].

Los rumores recogidos en este Informe de 1913 acerca de que "... el gobierno pretende transferir el puerto a Matarani, una bahía situada alrededor de 10 millas hacia el norte", significaría no solo la muerte de Mollendo[75], sino que constituiría además una contradicción, toda vez que una comisión de ingenieros estaba siendo enviada por el Gobierno con el propósito de estudiar las condiciones locales del puerto, y la posibilidad de mejorar las condiciones para descargar carga y pasajeros[76].

Estas mejoras consistirían en extender "... ligeramente el rompeolas y de ese modo, se podría efectuar el trabajo de descarga en los lanchones en el muelle", en todo momento, inclusive durante los días de marejada que ocurren durante los meses de invierno"[77], requiriéndose para ello de un pequeño desembolso adicional y de este modo conver-

tir a Mollendo en un buen puerto.

Estas mejoras a efectuarse, apuntalarían a otorgar más operatividad al puerto, toda vez que: "Las condiciones han mejorado, y se realiza buen trabajo en la bahía y en el muelle, en donde se descargan los lanchones con la ayuda de siete grúas de cinco toneladas, una de diez toneladas y otra de veinte toneladas. Raramente ocurre que los vapores tengan que descargar precipitadamente su carga debido a días de marejada, ya que el trabajo siempre puede ser realizado en la bahía, descargando la carga en lanchones. Durante los meses de invierno estos lanchones a veces permanecen con carga por uno o dos días, debido a que no pueden acercarse a lo largo del muelle para descargar"[78].

El movimiento marítimo entre 1912 y 1913, confirmó la presencia dominante de las embarcaciones inglesas, seguida esta vez de las alemanas, desplazando al tercer lugar por primera vez en varios años a las chilenas; seguían las naves peruanas, francesas, y noruegas, como se puede apreciar en el cuadro que se consigna a continuación:

Cuadro Comparativo 1912 - 1913

Nacionalidad	1912		1913	
	Naves	Tonelaje	Naves	Tonelaje
Inglesa	280	872 776	235	730 819
Chilena	101	181 560	103	185 174
Alemana	110	372 160	108	365 212
Francesa	8	34 000	7	29 112
Noruega	6	16 174	6	16 190
Japonesa	7	20 250	8	23 142
Italiana	2	5 900	3	8 850
Peruana	48	95 230	45	92 262
Norteamericana	1	4 200	2	8 500
TOTAL	563	1 602 250	517	1 459 261

Relación de los barcos de Comercio Exterior por Mollendo en 1913
Entradas

Nacionalidad	Barcos	Tonelaje
Británicos	235	730 819
Chilenos	103	185 174
Franceses	7	29 112
Alemanes	108	365 212
Italianos	3	8 850
Japoneses	8	23 142
Noruegos	6	16 190
Peruanos	45	92 262
Norteamericanos	2	8 500
TOTAL	517	1 459 261

Salidas

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	228	702 535	8	26 200	236	447 962
Chilena	100	183 347			100	183 347
Francesa	6	25 500			6	25 500
Alemana	104	351 792	3	10 200	107	361 992
Italiana	2	5 900			2	5 900
Japonesa	8	23 142			8	23 142
Noruega	4	11 146	4	10 752	8	21 898
Peruana	46	93 248			46	93 248
Norteamericana			1	4 200	1	4 200
TOTAL	498	1 396 610	16	51 352	514	1 447 962

Finalmente, cabría mencionar la referencia que formula el vicecónsul británico sobre los intentos de mejorar el servicio de carga y de pasajeros entre este puerto y la capital boliviana por intermedio de la Peruvian Corporation. Sobre ello se dijo: "... está bastante modernizado teniendo trenes expresos dos veces por semana, saliendo de La Paz a medio día los viernes y domingos y llegando a Mollendo al atardecer de los sábados y lunes respectivamente, efectuando buenas conexiones con los vapores expreso del correo, los cuales salen de Mollendo los domingos y los martes"[79].

Una descripción portuaria y urbanística que se tiene sobre este puerto sureño para 1918, es la siguiente:

> "Mollendo está a 85 m. sobre el nivel del mar. Cuenta con un pequeño rompeolas, el que para las necesidades actuales del tráfico llena cumplidamente su objeto. En Mollendo se han radicado intereses valiosísimos que esperan prosecución de las obras emprendidas para el mejoramiento del puerto. Establecido esto, las construcciones urbanas mejorarán en mucho. Las actuales son casi todas de madera, y Mollendo por ello, no presenta a los extranjeros el aliciente de una moderna población. Esta ciudad ha sufrido las consecuencias funestas de dos terribles incendios que han destruido ocho manzanas, las que muy pronto han sido en su totalidad reedificadas"[80].

Mollendo, hacia 1919, continuaba siendo un puerto situado en una rada abierta y expuesta; por ello era "... un mal puerto no obstante el considerable tráfico hacia el sur del Perú y Bolivia que se efectúa a través de él"[81].

3. PAITA

La bahía de Paita, donde se ubica el puerto, tiene una extensión de nueve millas, desde la desembocadura del río Chira hasta punta Telégrafo. El puerto, ubicado en la parte sur de la bahía, puede consi-

derarse como uno de los puertos mejor abrigados y amplios del litoral, porque está protegido de los vientos y sus aguas son tranquilas todo el año[82].

¡Magnífico puerto!, fue la exclamación de elogio del científico alemán Middendorf en el siglo XIX[83]. Paita contaba con dos muelles, uno de fierro de 100 metros de largo y otro de madera de 150 metros; ambos en propiedad de la Peruvian Corporation[84].

Dependieron de este puerto mayor, las aduanillas exportadoras de Tumbes, Zorritos, Máncora, Talara y Sechura. El vicecónsul británico residente en Paita, señor Dawson, incorporó en su Informe correspondiente a los años 1910-1911, un cuadro referido a las exportaciones de algodón entre el periodo 1905, 1906 a 1910-1911.

En este lapso se aprecia un considerable aumento de las toneladas en pacas exportadas, que crecieron entre 1 934 toneladas para el periodo inicial, a 3 577 toneladas para el periodo final:

Exportación de algodón por Paita, durante 1905 a 1911

Años	Toneladas
1905 – 1906	1 934
1906 – 1907	2 619
1907 – 1908	2 485
1908 – 1909	3 044
1909 – 1910	3 185
1910 – 1911	3 577

Este funcionario británico juzgó que el comercio del puerto de Paita, durante 1910-1911, mostró un considerable progreso en las operaciones de exportación, a pesar de que las importaciones de ese año se hubiesen incrementado; señalaba asimismo que lo que sí mejoró notablemente fue la exportación del algodón en pacas[85].

En la relación de embarques correspondientes a barcos a vapor por nacionalidades que entraron y salieron de este puerto en 1911, también se puede verificar la tendencia observada en los puertos de Callao y Mollendo en el sentido de que las embarcaciones de nacionalidad británica eran naturalmente las primeras; siguieron las chilenas y luego las peruanas y alemanas tal cual se puede apreciar en el cuadro que se adjunta. (ver cuadros en la pag. 382).

En cambio, las embarcaciones a vela que entraron y salieron de dicho puerto en aquel año de 1911, se registra la presencia de buques colombianos, ecuatorianos y peruanos, según la relación que podemos apreciar. (ver cuadros en las pags. 382, 383).

En su edición de la mañana del 7 de julio de 1911, el diario *El Co-*

mercio formuló importantes revelaciones en torno al muelle de Paita. Así, sobre uno de sus muelles se informaba que se había concedido a la Peruvian Corporation, la administración del muelle de madera durante diez años a partir del 17 de setiembre próximo, fecha en que se cumplía su contrato de arrendamiento de este bien fiscal[86].

Relación de Buques de Comercio Exterior por Paita en 1911
Entrada de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	55	121 783	26	67 373	81	189 156
Chilena	40	73 503	14	21 902	54	95 405
Peruana	37	77 868			37	77 868
Alemana	8	26 582	3	8 618	11	35 200
Noruega	8	23 989			8	23 989
Francesa	1	3 271			1	3 271
Italiana	...	...	1	567	1	567
TOTAL	149	326 996	44	98 460	193	425 456

Salida de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	43	97 114	16	49 531	59	146 645
Chilena	27	51 247	6	10 184	33	61 431
Peruana	34	72 998			34	72 998
Noruega	1	3 773			1	3 773
TOTAL	105	225 132	22	59 715	127	284 847

Entrada de Veleros

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Peruana	3	709	3	152	6	861
Ecuatoriana	6	205	2	74	8	279
Colombiana	10	477			10	477
Chilena			1	384	1	384
Argentina			1	144	1	144
TOTAL	19	1 391	7	754	26	2 145

Salida de Veleros

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Peruana	12	3 658	2	374	14	4 032
Ecuatoriana	1	38	3	103	4	141
Colombiana	5	253	1	42	6	295
TOTALT	18	3 949	6	519	24	4 468

Esta renovación de la concesión se añadía a la que ya gozaba la Peruvian sobre el otro muelle, el de fierro, que lo administraba desde el 11 de enero de 1890, en virtud de las cláusulas del controvertido contrato Grace. La administración del muelle de madera estuvo respaldada por la Resolución del 4 de junio de ese año (1911), en el que se renovaba el encargo a la Peruvian Corporation para que continuase administrando el muelle de madera a partir del 7 de setiembre.

Nuevamente, el vicecónsul británico en Paita, señor Dawson, se refería al incremento constante del intercambio comercial tanto hacia el interior como hacia el exterior[87]; y, señalando que dicho incremento podría ser estimado en 1 300 toneladas, como se podrá apreciar en el cuadro por artículos de exportación que se consigna a continuación:

Productos	1911 Total Toneladas	Aumento sobre 1910 Toneladas
Carbón de leña y leña	741	1 284
Cueros	256	34
Sal	15 868	66
Tabaco	427	77
Otros Productos	1 760	902

Igualmente, señalaba el señor Dawson el incremento de las importaciones, según el cuadro que se inserta a continuación:

Productos	1911 Total Toneladas	Aumento sobre 1910 Toneladas
Harina de los molinos de Lima y Callao	2 038	297
Madera aserrada	3.336	1 426
Ladrillos, adobes y cemento	622	139
Mercadería en general, vinos y licores	6 448	1 690

Productos	1911 Total Toneladas	Disminución sobre 1910, Toneladas
Algodón en pacas	2 922	656
Semillas de algodón	4 598	391
Sombreros	157	31
Mercancías de algodón y lana	2 464	263

En este mismo informe se adjuntaba las estadísticas relativas a las exportaciones hechas por este puerto algodonero, de petróleo y de productos derivados, conforme se puede apreciar a continuación:

Exportaciones de Petróleo y productos derivados durante la primera mitad de 1912

Puertos	Petróleo crudo Toneladas métricas	Gasolina Toneladas métricas	Kerosene Toneladas métricas
Del puerto de Talara a:			
Chile	28 938		
Ecuador	270	56	
Estados Unidos		8 000	
Total	29 208	8 056	
Puertos peruanos:	28 525	390	864
Total de Talara	57 733	8 446	864
Del puerto de Lobitos a:			
Chile	16 166		
Estados Unidos	25 909		
Perú	1 705		
Total de Lobitos	43,780		
TOTAL GENERAL	101 513	8 446	864

Puertos	Lubricantes Toneladas métricas	Alquitrán Toneladas métricas	Total Toneladas métricas
Del puerto de Talara a:			
Chile			
Ecuador			
Estados Unidos	43		
Total	43		37 307
Puertos peruanos:	213	5	29 997
Total de Talara	256	5	67 304
Del puerto de Lobitos a:			
Chile			
Estados Unidos			
Perú			
Total de Lobitos			43 780
TOTAL GENERAL	256	5	111 084

Sobre la actividad petrolera en ese año de 1912, continuaba en manos de dos compañías británicas: la London and Pacific Petroleum Company y la Lobitos Oilfields Limited. Como se podrá apreciar en la lista de barcos por nacionalidades que ingresaron y salieron de este puerto en ese año, también se ratifica la tendencia anterior sobre la presencia dominante para la carga y descarga en barcos a vapor británicos, seguida de barcos chilenos y peruanos, y muy a la zaga de navíos alemanes y noruegos:

Relación de buques de Comercio Exterior por Paita en 1912
Entrada de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	100	242 507	36	93 539	136	336 046
Norteamericana	1	3 209			1	3 209
Chilena	85	153 975	27	42 782	112	196,757
Peruana	48	108 523	2	154	50	108,677
Alemana	7	21 996	3	9 856	10	31,852
Noruega	4	10 925	1	2 597	5	13,522
Francesa			1	3 263	1	3,263
TOTAL	245	541 135	70	152 191	315	693 326

Salida de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	84	195 707	35	106 050	119	301 757
Chilena	75	138 048	37	58 709	1	196 757
Peruana	47	105 851			112	105 851
Alemana	3	9 740	1	3 014	47	12 754
Francesa	1	3 263			4	3 263
TOTAL	210	452 609	73	167 773	283	620 382

Hacia 1913, se tiene un panorama de este puerto gracias al Informe del vicecónsul británico residente en este puerto norteño. Se lee al respecto lo siguiente: "El intercambio comercial de puerto de Paita ha incrementado considerablemente, tanto en importaciones como en exportaciones, y puede ser estimado en 8 800 toneladas superior que el periodo anterior hasta el 30 de junio de 1912"[88]. En cuanto a exportaciones, estas sumaron 6 540 toneladas; en cambio, las importaciones solo llegaron a 4 145 toneladas, según el detalle que se examina a continuación:

Exportaciones[89]

Productos	Métricas
Carbón y leña	1 726
Algodón en pacas	1 157
Semillas de algodón	1 910
Cereales y otros productos	1 496
Mixtos	252
TOTAL	6 540

Importaciones[90]

Productos	Toneladas Métricas
Ladrillos, cemento y madera aserrada	2 524
Maquinaria	265
Harina nativa	158
Arroz	203
Productos alimenticios	546
Hierro y acero	449
TOTAL	4 145

Merece comentario adicional en este Informe, el incremento de la producción de algodón debido: "... a la ausencia de pestes en los arbustos, la extensión de los cultivos en el distrito de Catacaos y el mayor empleo de la maquinaria de bombeo"[91]. Por otro lado, las importaciones disminuyeron en mérito a la situación financiera ocasionada por el terremoto de Piura del 24 de julio de 1912, habiendo la gente gastado muy severamente sus recursos en la reconstrucción de la ciudad. Esta circunstancia explica el incremento en la importación de materiales de construcción, los cuales fueron utilizados en la reconstrucción de Piura[92].

Acerca de la actividad petrolera efectuada por este puerto, podemos conocer a través del Informe de Dawson varias facetas. La primera se refiere a la construcción que se efectuó en la cima de una de las colinas de Paita, de un gran tanque de almacenaje con una capacidad de 9 500 toneladas. En segundo lugar, se puede mencionar la instalación de una potente bomba en la playa, la que impulsaba el petróleo de los vapores tanqueros al tanque de almacenaje, a razón de cien toneladas por hora. Las cañerías de ingreso y salida eran llevadas a una boya de la bahía, situada en aguas lo suficientemente profundas como para permitir a los vapores acercarse a ella y cargar o descargar petróleo[93]. En tercer lugar, se señaló que las compañías que explotaban los depósitos de petróleo habían mantenido un incremento constante. Por ejemplo,

la Lobitos durante el año 1912 produjo 78 273 t de petróleo crudo, es decir 26 101 toneladas más que en 1911. Asimismo, se tiene que señalar que en virtud de un contrato con la Standard Oil, el petróleo crudo de la Lobitos era embarcado a las refinerías de las primeras; en cambio, el petróleo para combustibles era suministrado a los puertos en la costa occidental, a través de la Compañía West Oil, la misma que había sido constituida dos años antes con dicho propósito[94]. En cuarto lugar, se puede afirmar que la London Pacific, que venía operando en esos tiempos en los distritos de Talara y Negritos, había sido adquirida por la Standard Oil Company[95].

En lo que se refiere al movimiento de barcos según banderas, tanto para entrada como para la salida en el año de 1913, se puede afirmar que en la lista que se acompaña a continuación, dominan las naves británicas, seguida de cerca por las chilenas y luego las naves peruanas, y a mucha distancia las alemanas. En cuanto a la presencia de naves de vela según banderas, predominaron las embarcaciones colombianas, seguidas de las americanas:

Relación de buques de Comercio Exterior por Paita en 1913
Entrada de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	83	189 460	28	68 763	111	258 223
Chilena	59	110 597	27	43 990	86	154 587
Francesa	1	3 411			1	3 411
Alemana	11	35 551	3	9 793	14	45 344
Noruega	3	7 967			3	7 967
Peruana	49	102 056	2	2 871	51	104 927
Norteamericana	1	3 252			1	3 252
TOTAL	207	452 294	60	125 417	267	577 711

Salida de Vapores

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Británica	80	181 667	26	64 910	106	246 577
Chilena	55	102 475	24	39 380	79	141 855
Francesa	1	3 411			1	3 411
Alemana	4	13 669	1	3 638	5	17 307
Noruega	1	2 773			1	2 773
Peruana	48	100 792	3	6 033	51	106 825
TOTAL	189	404 787	54	113 961	243	518 748

Entrada de Veleros

Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Argentina	1	144			1	144
Colombiana	13	474	5	197	18	671
Ecuatoriana	1	62			1	62
Peruana	10	527	6	1 295	16	1 822
Norteamericana	3	1 456	2	1 317	5	2 773
TOTAL	28	2 663	13	2 809	41	5 472

Salida de Veleros

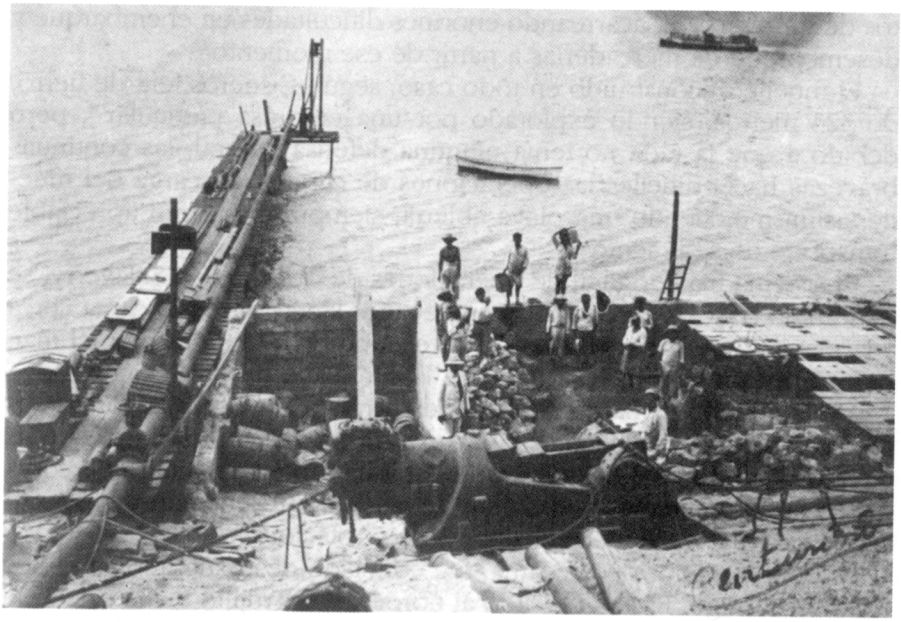
Nacionalidad	Con carga		En lastre		Total	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Argentina			1	144	1	144
Colombiana	4	203	5	191	9	394
Ecuatoriana			1	62	1	62
Peruana	4	854	12	1 554	16	2 408
Norteamericana			4	2 297	4	2 297
TOTAL	8	1 057	23	4 248	31	5 305

Este puerto mayor, capital de la provincia y distrito del mismo nombre, conocido también desde 1528 como San Francisco de la Buena Esperanza de Paita: "reúne las mayores ventajas deseables para las naves de comercio", según apreciación del Almanaque de *La Crónica* para 1918.

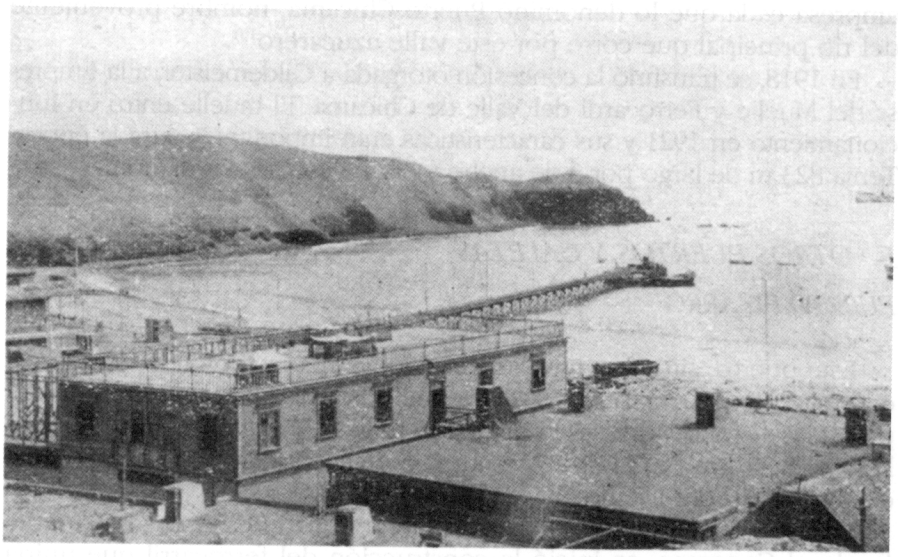
Todo el tenedero de la bahía tenía un fondo permanente y seguro para las naves, edificándose las casas al pie de un barranco o tablazo. A través del puerto se hacían bastantes embarques de leña, carbón, algodón, chancaca, sal común, cueros, sombreros y lanas. Urbanísticamente, contaba con una bonita plaza, alrededor de la cual se habían edificado las mejores casas, todas de madera o quincha; el resto de la población necesitaba mantenimiento, así como el pavimento de las aceras y pistas. Paita contaba con una estación sanitaria, dotación de agua potable, cable submarino, telégrafo y teléfono, y estaba conectada con Piura por un ferrocarril[96].

4. SALAVERRY

Puerto liberteño situado al sur oeste de la hidalga y leal ciudad de Trujillo, al pie del morro Carretas. Contaba probablemente hacia 1909 con un muelle reconstruido a tenor del Informe del vicecónsul señor Raid. El muelle antiguo fue casi destruido totalmente en 1895 por efec-



El puerto de Paita, vista del muelle.
(Reproducida de *Variedades*, Año IX, N° 269, Lima, 8 de abril de 1913).



El puerto de Supe.
(Reproducida de *Variedades*, Año VIII, N° 228, Lima, 13 de julio de 1912, p. 863).

tos de un temporal, acarreando enormes dificultades en el embarque y desembarque de mercaderías a partir de ese momento[97].

El muelle, reconstruido en todo caso, según Cisneros, era de fierro, de 323 metros, siendo explotado por una empresa particular[98], pero debido a que la rada no tenía ninguna defensa natural, las continuas bravezas hacía difíciles las operaciones de carga y descarga del muelle; asimismo, siendo una playa abierta, siempre existió un apreciable transporte de sedimentos.

El sistema más original de operaciones de descarga en Salaverry, se denominó "tasca", consistiendo en llevar el lanchón con la carga cerca a la playa; y mediante el uso de pilotes, uno en tierra y otro en el mar, unidos por un andarivel, deslizaban la carga a la playa2 o viceversa[99].

De la aduana de Salaverry dependieron las aduanillas exportadoras de Malabrigo, Huanchaco, y Guañape. La apreciación urbana que se tenía del puerto en 1918, era que estaba bastante adelantado en construcciones; aun cuando todas eran de madera, presentaban un aspecto simpático, manteniéndose el aseo de la población[100].

El puerto menor de Chicama, fue conocido desde tiempos remotos como Malabrigo. Estaba ubicado al noroeste de Trujillo, en la caleta de Malabrigo. La Resolución del 21 de julio de 1915 otorgó a la firma Gildemeister y Compañía, propietaria de la hacienda Casa Grande la construcción y explotación a perpetuidad de ese muelle, a fin de efectuar embarques y desembarques por cuenta propia y de particulares, esta empresa es la que lo denominó Puerto Chicama, nombre proveniente del río principal que corre por este valle azucarero[101].

En 1918, se transfirió la concesión otorgada a Gildemeister, a la Empresa del Muelle y Ferrocarril del Valle de Chicama. El muelle entró en funcionamiento en 1921 y sus características eran importantes para la época. Tenía 823 m de largo por 6 de ancho y era de concreto armado[102].

5. OTROS PUERTOS Y CALETAS

PUERTO PIZARRO

Este puerto, situado entre las bocas de Santa Lucía y Jely, en la desembocadura del río Tumbes, tiene una barra que cierra la entrada del puerto y el fondeadero está a unas 3 millas de la costa. El muelle se hallaba a 11 km de Tumbes y se unía a dicha ciudad por un ferrocarril de propiedad del Estado[103].

En 1908, por cuenta del Estado, según el Mensaje del Presidente Pardo al Congreso, se inició la construcción del ferrocarril que uniría Tumbes con su nuevo puerto y también la construcción del muelle para este[104]. Anotaba el primer mandatario que ya había llegado el

material fijo para la obra, así como el material rodante, y se había contratado los materiales para el muelle metálico.

Un año después, en 1909, la *Revista de Marina* se refirió a la denominación del puerto en los siguientes términos: "Por Resolución Suprema de 17 de marzo (1909) y en homenaje al conquistador del Perú Don Francisco Pizarro, se ha decretado designar con el nombre de Pizarro el puerto de la provincia litoral de Tumbes conocido hasta hoy con el nombre de La Palizada"[105].

Asimismo, quedaba bajo la administración de la Compañía Nacional de Recaudación. En 1912, habiéndose terminado su construcción, se dispuso que en adelante el embarque de carga y descarga en Tumbes, se verificara solamente por este puerto.

En 1926 el muelle se hallaba todavía operativo, pero hacia 1934 quedó inutilizado porque la barra formada frente a él lo dejó en seco[106].

ZORRITOS

Ubicado entre las puntas Santa Rosa y Sechurita, fue parte de la hacienda Máncora, en la provincia de Tumbes. El propietario de la hacienda, don Faustino Piaggio, teniendo necesidad de embarcar los productos de la negociación Establecimiento Industrial del Petróleo de Zorritos, construyó dos muelles sin autorización del Gobierno, por lo que tuvo que regularizar dicha construcción en 1905.

Uno de estos muelles, construido de fierro y de 300 m de longitud, se conserva hasta hoy y se le utiliza para el servicio de las lanchas. El otro muelle desapareció por acción del mar[107].

BAYÓVAR

La caleta de Bayóvar está ubicada en la bahía de Sechura, fue por muchos años el puerto de esa bahía, utilizándosele para el embarque de sal y azufre, proveniente del manto de azufre de la zona[108].

Puerto menor de la costa piurana, contó con un muelle de 300 metros de largo y de metal y que perteneció a la Compañía Azufrera de Sechura.

LOBITOS

Este puerto, ubicado a seis millas al sur de Cabo Blanco y limítrofe entre Piura y Tumbes, tiene un fondeadero de quince brazas de arena, y contaba con un muelle de 74 m de largo. Adquirió actividad a principios del siglo XX, con motivo de las exploraciones petrolíferas

realizadas en sus inmediaciones. Se construyó un tanque de petróleo, capaz de contener 7 411 toneladas de petróleo crudo, en la ladera del extremo oriental de este puerto, y un muelle de 271 m de largo, por la compañía West Coast Oil Fuel Company, para el suministro de petróleo californiano a los vapores de la Peruvian Steamship Company[109].

A través de este puerto se exportó petróleo crudo a Chile por 16 166 toneladas, a los Estados Unidos 25 909 toneladas y hacia nuestro propio país alrededor de 1 705, totalizando 43 780 toneladas contra las 57 753 que salieron del otro puerto petrolero: Talara.

ETEN

El puerto de Eten, ubicado entre la punta Santa Rosa y el morro de Eten, era una localidad que comenzó a tomar vida a raíz de la construcción del ferrocarril a Ferreñafe y a las haciendas de su valle[110]. Contó con un muelle de fierro de 840 metros de largo que fue construido en 1867, habiendo sido explotado por la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten[111].

Eran frecuentes las mareas gruesas del suroeste, sobre todo en setiembre, lo que impedía la operación marítima algunos días. Un juicio muy severo del Almanaque de *La Crónica* señalaba que el puerto de Eten existía solamente por la necesidad de tener un embarcadero cercano a los establecimientos agrícolas. Sin embargo, por él se realizó un importante movimiento de exportación e importación, embarcándose algodón, azúcar, arroz, alcohol, cueros, miel de abeja, semilla de algodón, sombreros de paja, café, etc.

Urbanísticamente, el puerto se fue extendiendo: "convirtiéndose en una simpática localidad. Tiene una factoría del ferrocarril y una población que no baja de 2 000 habitantes. Es lugar de veraneo para los habitantes de Chiclayo y otros pueblos, de manera que en la respectiva estación se convierte en un lugar alegre"[112].

De la aduana de Eten dependieron las aduanillas exportadoras de Pimentel y San José[113].

PIMENTEL

Puerto lambayecano considerado como puerto menor en este periodo, fue elevado a la categoría de puerto mayor en 1920 por mandato de la Ley 4047 en el segundo gobierno del Presidente Leguía[114].

En 1912, el gobierno otorgó a la Sociedad Agrícola Pomalca Limitada, la concesión para construir un muelle para lanchas y un ferrocarril entre Pimentel y el fundo Pomalca. Al término de la construcción en 1915, la administración fue entregada a la Empresa del Ferrocarril y

Muelle de Pimentel. El muelle tenía una longitud de 556 m[115].

PACASMAYO

El Puerto está situado a tres millas de la desembocadura del río Jequetepeque. El fondeadero es bueno, con fondo de arena y fango, "entre Chimbote y Paita es lo mejor que hay como puerto, solo molesta en él algo, el fuerte viento que sopla todo el año desde las doce del día, sobre todo en invierno"[116].

El muelle era de fierro como la mayoría de los muelles del litoral; también era muy largo, pues medía 743 metros; fue construido en 1872, pero en 1918 una braveza de mar destruyó 114 metros del muelle. Estaba arrendado a la Peruvian Corporation Ltda., la que se comprometió a efectuar las reparaciones a cambio de la explotación de dicho muelle[117]. El movimiento comercial consistió en exportaciones de minerales y arroz.

De la aduana de Pacasmayo dependió la aduanilla exportadora de Chérrepe, ubicada al norte de Pacasmayo y al sur de Eten; antiguamente importante puerto colonial en pleno progreso de Zaña.

Contaba para 1918 con una población de 3 000 habitantes, sucursal de banco, dos hoteles, algunas fábricas, estación de ferrocarril que lo unía con Guadalupe y Chilete. En general, Pacasmayo era población de grandes recursos[118]

HUANCHACO

Puerto menor, ubicado al noroeste de la ciudad de Trujillo, también de origen colonial; contaba con un muelle de madera de 108 metros, de propiedad del hacendado don Víctor Larco Herrera[119]. El muelle había sido construido en 1892, pasando a propiedad de Larco en 1902.

Tuvo una población de 1 200 habitantes. La tasca era larga, de poco fondo y con mar de través. Estaba íntimamente ligado a servir de intermediario en la exportación de los productos de la caña de azúcar[120].

CHIMBOTE

Villa capital del mismo nombre y de la provincia de Santa, situada al fondo de una hermosa bahía. El puerto, ubicado en el noreste de la bahía de El Ferrol, en el departamento de Ancash, ofrecía un excelente abrigo a las naves, debido a su protección natural, que no es afectada por el mar, y a las mareas, que no se sienten en forma apreciable. También fue puerto mayor, era como sostenía el Informe del cónsul britá-

nico: "...excelente y sin lugar a dudas habrá de crecer en proporción al desarrollo de sus ricas zonas vecinas del interior"[121].

El Arrecife, así llamado antiguamente, fue el puerto de Trujillo por más de 300 años, durante la Colonia. Solo a partir del siglo XIX, por ventajas del puerto de Salaverry, este lo aventajó[122].

Este puerto contó con un muelle de madera de 153 metros, gracias a la profundidad de sus aguas, que fue construido en 1870, fue renovado en 1899 y la concesión entregada a la Empresa del Muelle de Chimbote[123]. Por este puerto se exportaba alcohol, cueros, coca, minerales, trigo, papas, ganado, algodón y otros productos.

El poblado estaba construido todo de madera y presentaba un aspecto homogéneo. El agua para el consumo local era traída por ferrocarril.

SAMANCO

La bahía de Samanco se halla contigua y al sur de la bahía de El Ferrol, tiene aproximadamente seis millas de largo con profundidades comprendidas entre 19 a 22 brazas a la entrada y 3 brazas a unos 1 200 m de la playa. En la boca de la entrada se encuentra una isla llamada Redonda, y en el interior de la bahía, a media milla de tierra el islote llamado Pájaro.

El muelle, construido en 1894 por la British Sugar, tenía 120 m de largo, era de madera y tenía un pescante. En 1896 el Gobierno lo adquirió de la Testamentería de Enrique Swayne, declarándosele muelle fiscal, pero encargándose a dicha testamentería la explotación del muelle por el término de diez años, trato que subsistió hasta 1921[124].

CASMA

Puerto ubicado también en el departamento de Ancash, su muelle fue construido en 1896 y entregado en concesión a su constructor D.M. Botto, hasta 1918, en que el Gobierno compró a la viuda, Rosalía Zignago de Botto, el muelle, el winche, la línea férrea y los carros para el mismo, disponiéndose su entrega a la Compañía Salinera Nacional.

El Muelle era metálico y de 190 m y las operaciones se efectuaban embarcando las mercaderías en lanchones[125].

HUARMEY

Puerto menor también ubicado en el departamento de Ancash, estaba clasificado como caleta habilitada desde 1895.

En 1906 se decidió la construcción de un muelle de lanchonaje,

adjudicando la construcción y operación del mismo a la Anglo French Ticapampa Silver Mining Company, entrando en funcionamiento en 1909, y, señalándose en una Resolución que "... mientras no exista en Huarmey otro muelle, el embarque y desembarque se hará únicamente por el existente"[126]. El muelle era de madera y medía 32 m.

SUPE

Supe era capital del distrito del mismo nombre de la provincia de Chancay, contaba con una rada abierta que tiene profundidades variables hasta 7 m a 500 m de la playa. El muelle para lanchonaje fue construido en 1870 por el Estado, con pilotes de fierro para carritos que debían ser empujados, tenía 115 m de largo. Tenía una línea férrea que unía el puerto con la hacienda San Nicolás y con Barranca.

El muelle fue alquilado a don Alejo Bustelo hasta 1906, en que fue entregado a la Compañía Recaudadora de Impuestos, y en 1918 a la Empresa Mercantil de Supe[127]. Por él se exportaban azúcar, cueros, menestras y cerdos[128].

HUACHO

El puerto de Huacho está ubicado al norte del puerto del Callao, era y es balneario y pertenece a la provincia de Chancay. La población contaba en 1918 con 8 000 habitantes. El muelle de fierro de 116 m[129], fue comenzado a construir en 1899 y finalizado en 1901, sobre pilotes de acero, y quedó bajo la administración de don José de Ausejo. En 1905, Ausejo transfirió a don Miguel Botto la administración del muelle. En 1917, su viuda Rosalía Zignago lo vendió al Estado en Lp 1 090[130].

Por el muelle se exportaban cerdos, azúcar, algodón, aves y fruta, para comercio de cabotaje, para lo cual contaba con botes llamados "huachanos"[131].

CHANCAY

Villa antigua, capital del distrito del mismo nombre, hacia 1918 tenía 15 000 habitantes, sin embargo la población había decaído, perdiéndose poco a poco el valor de las casas[132]. Contaba con un ferrocarril que lo unía con Lima, así como con telégrafo y teléfono.

El muelle, construido en 1872 por don Ceferino Elguera, propietario del fundo Palpa; media 174 metros, de material metálico[133]. Elguera obtuvo también autorización para construir un ramal del ferrocarril

desde su hacienda hasta el muelle. En 1906, el Gobierno autorizó que el muelle se entregase al servicio público[134].

ANCÓN

Puerto menor y villa capital del mismo nombre, tenía en 1918 unos 4 000 habitantes; por su hermosa y amplia bahía era uno de los mejores balnearios de Lima, tenía además muy buen fondo, permitiendo que los buques llegaran casi hasta el extremo del muelle.

El muelle fue de madera y medía 107 metros; en 1911 se encomendó a la Peruvian Corporation su reparación, concediéndole el derecho de administrarlo por diez años[135]. Ancón, por su cercanía al Callao, era habilitado como puerto temporal, cuando este puerto era clausurado, por bloqueos o cuarentenas.

CHILCA

Ubicado en el sur Chico; se tenía noticias de este porque en algún momento se sostuvo que se convertiría en puerto militar de la república[136]: "se ha comenzado con la construcción de una línea de vía estrecha entre Lima y la Caleta de Chilca, que se comenta será convertida en el puerto militar de la República".

CERRO AZUL

Puerto menor, ubicado al sur del Callao, en la provincia de Cañete, tuvo una actividad importante debido al movimiento originado por la producción de los valles de Cañete y Lunahuaná. La bahía que encierra el fondeadero y el muelle está protegido por un cerro de color azulado y una punta denominada Fraile.

Su muelle, construido a principios del siglo XX por la Compañía del Muelle de Cerro Azul, en concreto armado, tenía 252 m[137]. El muelle operó por el sistema de lanchonaje, trasladándose la carga por medio de carros de ferrocarril.

TAMBO DE MORA

Pueblo y puerto, era capital del distrito del mismo nombre en la provincia de Chincha. El puerto era de poco fondo, tenía un muelle de fierro muy largo que era explotado por la Empresa del Ferrocarril de Tambo de Mora. Sin embargo, era un puerto peligroso, puesto que el mar era muy

agitado en esa zona, dificultando las operaciones marítimas[138].

PISCO

La zona marítima portuaria de Pisco se encuentra al sur de la desembocadura del río Pisco. El fondeadero estaba alejado de la playa, que es muy plana y de escasa profundidad, siendo el fondo de fango y arena. Por las tardes sopla un viento muy fuerte llamado "Paraca".

El muelle, construido hacia 1860, era de fierro y de 660 m de largo, por su longitud rebasaba la zona de reventazón y permitía efectuar operaciones seguras en cualquier época del año. Fue reconstruido en 1900 por la Empresa del Ferrocarril de Ica a Pisco, quien obtuvo la concesión por 25 años[139].

De la aduana de Pisco dependía la aduanilla exportadora de Tambo de Mora[140].

ATICO Y CHALA

Atico está ubicado en el departamento de Arequipa; disponía de un buen fondeadero, tenía un muelle de piedra y era explotado por una empresa particular.

El puerto de Chala, capital del distrito del mismo nombre, en la provincia de Camaná, se encuentra situado a la orilla derecha del río Chala. Su muelle metálico y de 49 m era administrado por el Estado, sirvió muchos años para el embarque de ganado. Dependía de la aduana de Mollendo y era considerado puerto menor[141].

ILO

La bahía donde está situado el puerto, se encuentra entre el río Ilo y punta de Coles. Sus aguas son bastante profundas y tranquilas, siendo su fondo de roca.

El muelle fue construido en 1872, era de pilotes de acero y cubierta de madera, con una extensión de 41 m, fue casi completamente destruido durante la invasión chilena, pero continuó prestando servicios hasta 1914. Contaba también con un ferrocarril que lo unía a Moquegua.

A principios del siglo XX, ya funcionaban en Ilo agencias navieras de propiedad de Ghersi y Gambetta; a partir de 1908 se estableció la agencia de Augusto Díaz. En el puerto laboraban los gremios de lancheros, muellanos y playeros[142].

PUNO

Puerto lacustre menor, ubicado a orillas del lago Titicaca a 3 809 m sobre el nivel del mar. El muelle, construido en 1865, tenía las características de un "...dique de cajón de piedra", con una extensión original de 420 m de largo por 23 de ancho, con piedra caliza en sus muros. Entre 1905 y 1906, la Peruvian Corporation lo amplió en 5 m más, encargándose de su administración, llevando a cabo un dragado[143].

La Peruvian explotó el muelle, el ferrocarril y los vapores del lago, hasta 1964; entre ellos se encontraban el *Yavarí* y el *Yapurá*, que navegaban desde 1870 y 1873, respectivamente y que fueron construidos para el Apostadero de Puno.

6. *LOS PUERTOS FLUVIALES*

IQUITOS

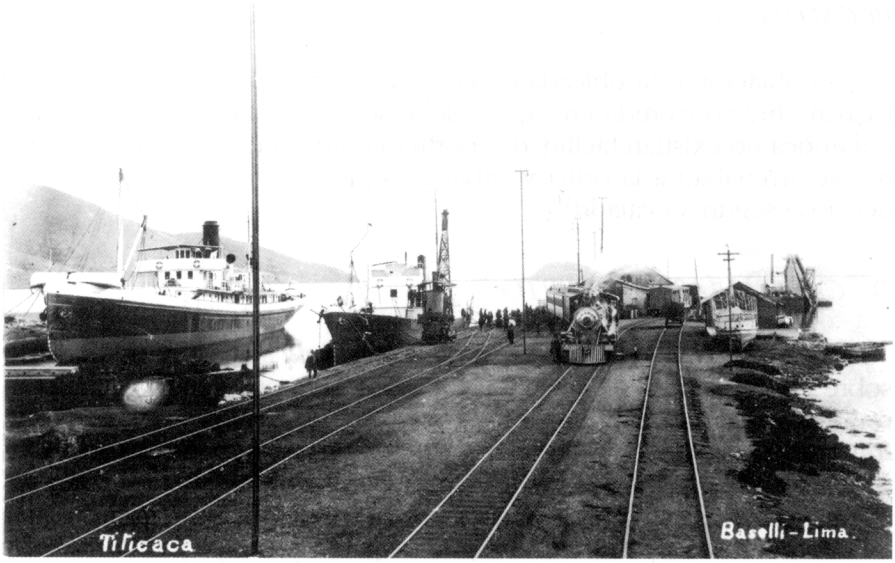
La ciudad de Iquitos es capital del distrito del mismo nombre, provincia de Maynas, departamento de Loreto. La población tenía aproximadamente 10 000 habitantes y mucho movimiento comercial.

El muelle estaba situado sobre la margen oeste del brazo occidental del río Amazonas, y edificado sobre una lengua de tierra arenosa que queda frente a la isla Iquitos y comprendida entre las desembocaduras de los ríos Itaya y Nanay[144], su construcción fue iniciada en 1901 por la Compañía de Navegación Booth Steamship Company, la que obtuvo su explotación por 25 años, comenzando sus actividades en 1905.

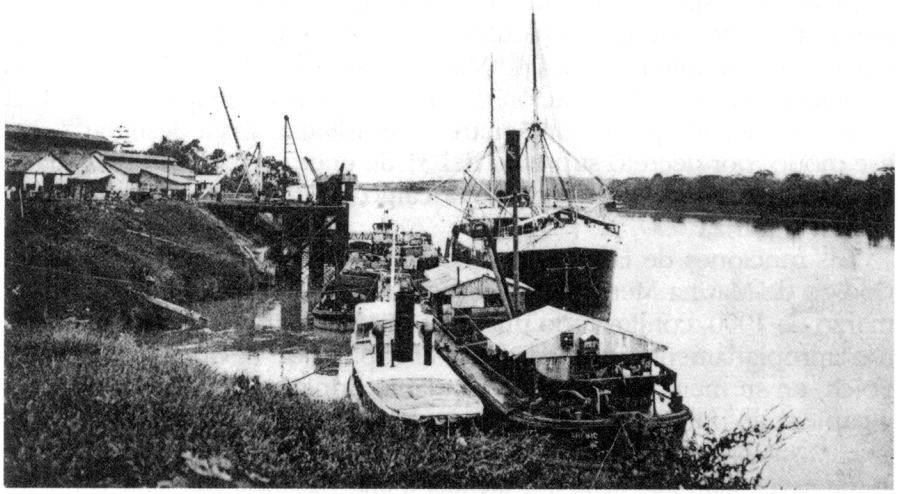
Era un muelle fijo, construido con vigas de acero y pilotes de acero empotrados desde el fondo del río hasta el nivel de la calle, con una altura de 40 m Tenía un embarcadero flotante construido sobre pontones, con una extensión de 100 m, más un pontón adicional de 60 m. Sobre las plataformas había una línea férrea. La descarga se efectuaba con las plumas de la embarcación hasta los carros, que tenían 5 toneladas de capacidad. Los edificios de la administración, aduana y capitanía ocupaban un área de 2 800 m^2, todos techados con calamina[145].

YURIMAGUAS

Ciudad ubicada en la margen izquierda del río Huallaga, es capital de la provincia de Alto Amazonas desde 1908, en el departamento de Loreto. El muelle fue cambiado constantemente de lugar, debido a los cambios morfológicos del río. La población tenía un hermoso panorama y estaba unida a Iquitos por el río Amazonas.



El vapor *Ollanta* en el puerto de Puno, Lago Titicaca. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Muelle Booth, Iquitos, según una postal de la época. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

PUCALLPA

La población está ubicada en la parte exterior de un recodo del río Ucayali, fue convertida en capital del distrito de Callería en 1912. Para esa época no existían facilidades portuarias adecuadas, las embarcaciones se arrimaban a la orilla y variaban su posición según los cambios del río o según su calado[146].

B. CAPITANÍAS DE PUERTO

En los diversos tomos de la *Historia Marítima* se ha venido tratando sobre las capitanías de puerto, las mismas que, en esencia, mantuvieron vigente la función que se diese a la del Callao al momento en que fue creada, el 1° de noviembre de 1791, cual era la de velar por el orden y policía del puerto en su aspecto propiamente marítimo. En los siguientes diez años fueron creadas otras tres capitanías subordinadas a la del Callao: Valparaíso (1788), Concepción y Guayaquil (1801)[147]; y luego de 1821, varias otras más que debían atender al comercio marítimo de la naciente república. Conforme los puertos fueron clasificados en mayores y menores, sus respectivas capitanías adquirieron similar condición.

La única variación que se produjo durante el periodo 1906-1919 fue la creación de una capitanía para el puerto de Chorrillos, ya que mediante una disposición de fecha 16 de enero de 1913 había sido creada la plaza de resguardo de aduana para dicha localidad. Como quiera que la presencia de un funcionario aduanero implica actividad marítima, el comandante principal de Milicias Navales, cabeza del sistema de capitanías, gestionó la creación de una capitanía en dicha localidad, la cual sería ejercida por el funcionario que Aduanas iba a designar[148]. De ese modo, por decreto supremo del 31 de enero de 1913 fue creada la capitanía de puerto de Chorrillos, a cargo del inspector del resguardo Daniel Ugarriza[149].

Las funciones de la autoridad marítima estaban especificadas en el Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías, aprobado en marzo de 1900, conllevando una gran diversidad de aspectos, que fueron apropiadamente reseñados por el capitán de navío Luis B. Arce y Folch, en su memoria como comandante principal de Milicias Navales y capitán de puerto del Callao, fechada el 3 de julio de 1913[150]:

> "No sólo se reduce el servicio de esta capitanía al despacho y recibo de naves, sino que tiene que atender a una vigilancia constante sobre todas las embarcaciones surtas en la bahía, a los reclamos que entablan en todo momento los capitanes, demandas de las tripulaciones, embarques

de éstos y a atender en los desórdenes que se promueven a bordo y en la Dársena.

Además se practican reconocimientos a las embarcaciones para permitirles zarpar, diligencias de arqueo reglamentarios, sin contar para ello con los elementos indispensables para esta clase de labor (...)

Se mantiene constantemente correspondencia oficial por correo y telégrafo con todas las capitanías de puerto del norte y sur del litoral, con las oficinas públicas, cuerpo consular, armadores, compañías de vapores, agencias de este puerto y dependencias del Estado en la capital.

Así como un cúmulo de diligencias diversas que se ventilan diariamente hasta en horas extraordinarias ante esta oficina, relacionadas con el servicio marítimo de la bahía, de las embarcaciones y matriculados de los diversos gremios".

A todas estas labores habría que aumentar algunas otras más, tales como el apoyo que las capitanías debían brindar al funcionamiento de los faros o la policía marítima en el fondeadero y muelle, temas sobre los que retornaremos más adelante.

Uno de los graves problemas que las capitanías debían sortear para poder cumplir sus funciones eran las serias limitaciones de personal. Tal como Arce y Folch había señalado en su ya mencionada memoria: "Estas clases de labores arduas que pesan sobre su escaso y mal rentado personal, es inhumanamente imposible [que] continúen ejecutándose en lo sucesivo, como hasta hoy se lleva a cabo, solo con tres empleados de oficina"[151]. Si bien esa limitada cantidad de empleados correspondía a la Capitanía de Puerto del Callao, el más activo del litoral, la situación de personal y sueldos en los otros puertos era proporcionalmente similar o quizá peor. Para que el lector pueda formarse una idea de esto, hemos incluido el cuadro correspondiente a la planta de oficiales aprobada en julio de 1903, la misma que con ligeras variantes rigió en los años iniciales de nuestro periodo[152]. (ver cuadro en la pag. 402).

Así pues, para dotar todas las capitanías del litoral se requería un capitán de navío, seis capitanes de fragata, seis capitanes de corbeta, veintiún tenientes primeros y tres tenientes segundos. En total treinta y seis oficiales, cantidad que la marina de principios de siglo no podía atender plenamente. Fue por ello que varias de estas capitanías debieron ser asignadas a otros funcionarios. Esto ya lo había señalado el ministro de Guerra y Marina en su mensaje al Congreso, en julio de 1908, al indicar que: "El personal de jefes y oficiales de nuestra Marina de Guerra, que sirve en las naves de la Armada Nacional, y en las dependencias del ramo, forman número bien reducido, y tanto que algunas Capitanías de Puerto son desempeñadas por personal extraño, notándose, además, cierta deficiencia en la dotación que corresponde a algunos buques"[153].

Capitanía	Dotación	Capitanía	Dotación
Tumbes	Capitán de corbeta	Huacho	Capitán de corbeta
Talara	Teniente primero	Chancay	Teniente primero
Paita	Capitán de fragata	Ancón	Teniente primero
	Teniente primero	Callao	Capitán de navío
Sechura	Teniente primero		Capitán de fragata
Pimentel	Teniente Primero		Capitán de corbeta
Eten	Capitán de corbeta		Teniente primero
	Teniente segundo	Cerro Azul	Teniente primero
Pacasmayo	Capitán de corbeta	Tambo de Mora	Teniente primero
	Teniente segundo	Pisco	Capitán de fragata
Huanchaco	Teniente primero		Teniente primero
Salaverry	Capitán de fragata	Lomas	Teniente primero
	Teniente primero	Chala	Teniente primero
Chimbote	Teniente primero	Quilca	Teniente primero
Samanco	Teniente primero	Mollendo	Capitán de fragata
Casma	Teniente primero		Teniente primero
Huarmey	Teniente primero	Ilo	Capitán de fragata
Supe	Teniente primero		Teniente primero

Ante esta situación, el Ministerio de Guerra y Marina planteó la conveniencia de suprimir algunas capitanías, tema que eventualmente pasó a ser debatido en el Congreso. De ese modo, a fines de diciembre de 1909 se acordó que los comandantes de Resguardo ejerciesen las funciones de autoridad marítima en los puertos menores, que a la sazón eran los siguientes: Tumbes, Sechura, Pimentel, Huanchaco, Chimbote, Samanco, Casma, Huarmey, Supe, Huacho, Chancay, Ancón, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala e Ilo[154]. Esta situación se prolongó durante casi todo el periodo bajo análisis, generando algunos inconvenientes entre los capitanes mercantes y aquellos capitanes de puerto que no eran del Cuerpo de Marina, conforme veremos más adelante. Esto llevó a que los respectivos ministros de Guerra y Marina incluyeran este tema en las memorias que leían ante el Congreso en julio de cada año.

Así, en 1912, el ministro de Guerra y Marina señaló que "El servicio de Capitanías es también deficiente en nuestros puertos; y como según disposición sancionada por las Honorables Cámaras Legislativas, dichos puestos deben ser servidos por jefes de marina, resulta insuficiente el personal competente de que hoy se dispone"[155]. Al año siguiente, se insistió en este tema y se indicó que "entra en los propósitos del gobierno, restablecer tan luego que las circunstancias lo permitan, el servicio de las capitanías menores, por oficiales de marina, de conformidad con lo prescrito en el Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías"[156]. En 1914 se vuelve a insistir en el tema, señalándose

entonces que "Tanto la del Callao como las de los demás puertos mayores corren a cargo de oficiales de marina que se distinguen por el fiel cumplimiento de sus deberes (...) En los otros puertos del litoral las funciones que corresponde a las capitanías están desempeñadas por empleados del ramo de Hacienda, promiscuidad sólo tolerable por razones de economía"[157].

La situación, empero, continuó sin solución por algún tiempo más, e incluso algunas capitanías de puertos mayores llegaron a ser encomendadas a funcionarios de Hacienda. Esto llevó a que el 21 de junio de 1920 fuese emitido un decreto supremo estableciendo que "las Capitanías de los puertos mayores fueran desempeñadas exclusivamente por marinos..."[158]

Es posible hacer un listado de los que ejercieron las funciones de capitanes de puerto entre 1906 y 1919; sin embargo, creemos que esto sería abultar innecesariamente este trabajo sin que dicha lista contribuya significativamente a explicar el proceso que las capitanías vivieron durante los años bajo análisis. No obstante, quien desee precisiones al respecto, podrá encontrarlas en el Archivo Histórico de Marina, donde existe abundante documentación, tanto en la Serie Capitanías de Puerto como en la de Personal. Bastará con repetir acá los nombres de quienes ejercieron las funciones de capitán de puerto del Callao y comandante principal de Milicias Navales entre 1906 y 1919: en febrero de 1906, ocupa dicho cargo el capitán de navío Toribio Raygada, siendo sucedido por los de igual grado Pedro Gárezon (fines 1908), Daniel S. Rivera (mayo 1909), Luis B. Arce y Folch (octubre 1911), Eulogio S. Saldías (julio 1915), Federico Sotomayor y Vigil (febrero 1916), Alfredo Villavisencio (enero 1917) y Augusto Pimentel (julio 1918)[159].

Sin embargo, como ilustración se incluye la Relación de las capitanías mayores y menores, y quienes las servían en octubre de 1913[160]. (ver cuadro en la pag 404).

Como ya se ha visto en otra parte de este mismo trabajo, durante el periodo 1906-1919 se produjeron algunos cambios en la actividad marítima, como el incremento de la misma hacia 1914. Todo ello afectó a lo portuario y naturalmente a la autoridad que debía controlar lo que ocurría en el puerto. Ya desde mediados del siglo pasado, las líneas de vapores habían venido insistiendo en que se les otorgase facultad para que sus naves fuesen recibidas y despachadas por las autoridades marítimas en cualquier momento del día o de la noche, pidiendo igualmente poder llevar a cabo las labores de carga y descarga. Si bien se habían otorgado algunas concesiones, el gobierno peruano había considerado inadecuado tener abierto el puerto entre el ocaso y el orto. Pero tras mucha insistencia, el 20 de abril de 1912 se obtuvo que el gobierno decretase el libre tráfico de botes en la bahía del Callao

Capitanías	Mayores y menores	Capitanes de Puerto	Profesión	Ayudantes
Callao	Mayor	Luis B. Arce y Folch	Marino	Elías Higginson
				Alfredo Villavicencio
				José Morales Saavedra
Ancón	Menor	Leopoldo Ugarriza	Resguardo	No tiene
Chancay	Menor	Carlos Terry	Resguardo	No tiene
Guacho	Menor	G. Gonzales	Resguardo	No tiene
Supe	Menor	Carlos Arrieta	Resguardo	No tiene
Huarmey	Menor	Andrés Chumpitazi	Resguardo	No tiene
Casma	Menor	C. Devotto	Resguardo	No tiene
Samanco	Menor	N. Grau	Resguardo	No tiene
Chimbote	Menor	C. Portugal	Resguardo	No tiene
Santa	Menor	T. Amorós y Risco	Resguardo	No tiene
Salaverry	Mayor	Teodosio Cabada	Marino	Antonio Barrantes
Huanchaco	Menor	Manuel N. Felices	Resguardo	No tiene
Pacasmayo	Mayor	Ramón Sánchez Carrión	Marino	Simón Velarde
Islas de Lobos	-------	Ramón Valleriestra	Marino	No tiene
Eten	Mayor	Ezequiel Cabieses	Marino	Aníbal Secada
Pimentel	Menor	Andrés Vásquez	Resguardo	No tiene
Sechura	Menor	N. Arguedas	Resguardo	No tiene
Paita	Mayor	Manuel Cavero	Marino	Lucio Pimentel
Lobitos	Menor	Andrés Cárdenas	Resguardo	No tiene
Talara	Menor	Andrrés Arias	Resguardo	No tiene
Tumbes	Mayor	Teodosio Torrico	Marino mercante	Esteban Giulfo
Chorrillos	Menor	A.Moreno Paz Soldán	Comisario	No tiene
Barranco	Menor	N.Valdez	Comisario	No tiene
Cerro Azul	Menor	A. Mesones	Resguardo	No tiene
Tambo de Mora	Menor	A. Olivera	Marino	No tiene
Pisco	Mayor	Bartolomé Figari	Paisano	Roberto Soto
Lomas	Menor	Ernesto J. Cueva	Resguardo	No tiene
Chala	Menor	M. Criado Tejada	Resguardo	No tiene
Quilca	Menor	Lizardo Cáceres	Resguardo	No tiene
Mollendo	Mayor	Manuel D.Faura	Marino	Horacio Foppiani
Ilo	Mayor	José A.Morante	Marino	José Lapenta
Puno	Mayor	Alberto Llosa	Paisano	Salvador Llanos
Pto.Maldonado	Menor	Óscar Castañeda	Paisano	Daniel Ureta Solar

hasta la 9 de la noche, pudiendo incluso hacerlo más allá de dicha hora, previa autorización de la Capitanía de Puerto[161].

Pero no todo quedó allí, pues el 23 de setiembre de 1913, ante la insistencia de las compañías navieras, la Superintendencia de Aduanas logró que se emitiera una resolución suprema autorizando a los vapores a realizar sus faenas de carga y descarga hasta la hora que lo solicitasen. Esto planteó un conflicto de competencia con la autoridad marítima, pues si bien la autoridad aduanera podía dar por concluidas las faenas de carga o descarga, quien finalmente autorizaba el zarpe de una nave era el capitán de puerto, quien solo podía hacerlo en determinado horario. El 24 de noviembre de ese mismo año, cuando la Aduana autorizó al vapor inglés *Panamá* a realizar sus labores de carga y descarga hasta medianoche, el capitán de puerto del Callao, capitán de navío Arce y Folch, planteó al Director de Marina, capitán de navío Pedro Guette, la necesidad de definir tan ambigua situación. Guette se dirigió al ministro de Guerra y Marina proponiendo se facultase formalmente a la Capitanía de Puerto del Callao para poder conceder "directamente, y llegada que sea la oportunidad, los permisos que soliciten los vapores para poder zarpar cuando terminen su trabajo en la bahía, efectuando sus operaciones hasta la hora que fuese indispensable para realizarlas"[162].

Como puede verse de este último hecho, de vez en vez se producían conflictos de competencia entre autoridades que tenían que ver con el tráfico marítimo. Al arribo de una nave, esta debía someterse a la inspección de tres tipos de autoridades, antes de ser declarada en libre plática: primero la sanitaria, luego la marítima, y finalmente la aduanera.

La autoridad sanitaria tenía una función bastante clara: evitar que se propagasen enfermedades infecciosas en el puerto. Para ello era la primera en presentarse a bordo de una nave recién arribada, constatando, en primer lugar, que no proviniese de algún puerto en el que se hubiese declarado una epidemia. Esto último era usualmente notificado por las autoridades del país de procedencia, tal como había ocurrido en 1905 cuando se produjo una epidemia de viruela en Chile, que motivó declarar en cuarentena a todas las naves procedentes de ese país; o en 1912, cuando las autoridades chilenas declararon en cuarentena el puerto de Tocopilla por dos meses por un motivo similar. Cuando se presentaban estas situaciones, las autoridades sanitarias peruanas dictaban medidas preventivas que habrían de ser bastante similares durante todo el periodo bajo estudio. Así, en 1905 dispusieron la vacunación general en todo el país, así como la desinfección con gas Clayton de todas las naves procedentes del sur en el puerto de Ilo, y la vacunación de los pasajeros y tripulantes que no hubiesen sido vacunados en los últimos seis años[163].

Si la nave no provenía de un lugar infectado, pero igualmente se sospechaba que pudiese existir algún enfermo contagioso a bordo, el médico visitante podía declarar al buque en cuarentena, pudiendo incluso separarlo del fondeadero usual. Cuando esto tenía lugar en el Callao, lo normal era despachar a la nave infectada a la isla San Lorenzo, a un lugar que aún conserva el nombre de Caleta Sanitaria[164].

El retraso de la visita del médico podía ser fuente de un retraso en la habilitación de la nave para poder comunicarse con tierra, siendo así que se llegaban a presentar algunas protestas por parte de las compañías navieras y no pocas fricciones con los capitanes de puerto. Un ejemplo de esto último ocurrió en 1912, cuando se produjo un incidente entre el capitán de puerto y el médico sanitario de Huacho con motivo de la recepción del vapor *California*. Isaac Bocanegra, capitán de aquel puerto, acusó al doctor Belaunde de presentarse con creciente retraso a la visita que debía efectuar, habiendo demorado casi una hora y treinta minutos en presentarse en el vapor nacional *Mantaro*, de la Compañía Peruana de Vapores, motivando por ello una fuerte protesta del capitán contra la Capitanía. Fue por ello que, luego que hubo pasado un tiempo más que prudencial del arribo del *California*, a finales de febrero de 1912, Bocanegra decidió dirigirse al buque para dar inicio a su visita sin aguardar más tiempo la presencia del médico. Tras informar al comandante principal de Milicias Navales, y siguiendo el conducto regular, finalmente la Dirección de Salubridad llamaría la atención al demorón médico de Huacho[165].

Respecto al arribo de las naves, la autoridad marítima debía verificar que los papeles y la tripulación de la nave estuviesen de acuerdo con las leyes marítimas. De acuerdo al artículo 300 del Reglamento de Capitanías, debían prohibir "que antes de efectuar su visita de guerra a los buques mercantes que ingresen a los puertos, se comuniquen con ninguna embarcación, incluso la del Resguardo"[166].

Finalmente, la autoridad aduanera, representada por el funcionario local de la Aduana y el Resguardo Aduanero, debía controlar que la carga a ser desembarcada contase con la documentación adecuada. Mientras el capitán del buque mercante no presentase la referida documentación, quedaba incomunicado, no pudiendo atracar a su costado ninguna embarcación "salvo las de la visita de la Capitanía del Puerto y del Resguardo". Si la documentación resultaba incompleta o insatisfactoria, el administrador de la Aduana tenía potestad para "ordenar que el buque abandone el puerto inmediatamente"[167]. Si la documentación era conforme, se disponía que un inspector de aduana quedase a bordo ejerciendo vigilancia para que no se desembarcase nada ilegalmente[168].

Conforme se puede apreciar, las facultades de estas tres autoridades tenían como objeto una misma materia, presentándose algunos roces que eventualmente derivaban en incidentes personales, tal como el ocurrido en enero de 1906 en Quilca, entre Augusto Larriva y Ezequiel Bedoya, capitán de puerto y teniente de resguardo, respectivamente. Bedoya acusó a Larriva de haberle propinado una golpiza, ayudado por algunos bogas de la capitanía, luego de una fiesta en que ambos habían participado. El capitán de puerto del Callao dispuso el inmediato viaje de uno de sus ayudantes, el teniente primero Guillermo Spiers, quien llevó a cabo una investigación sumaria a consecuencia de la cual se dio de baja al referido Larriva[169].

Además de las referidas autoridades, había un cuarto funcionario que tenía cierta injerencia en el arribo de las naves: el del correo. Las disposiciones vigentes eran bastante claras al respecto, señalando que solo podían abordar las naves una vez que estas hubiesen sido inspeccionadas por las autoridades antes señaladas y declaradas en libre plática. No obstante esto, se llegaban a presentar algunos problemas, tales como el contrabando de tabaco que la lancha del correo pretendió sacar de un vapor en Mollendo, a finales de 1911. Esto llevó a que en diciembre de 1912 se produjera un incidente entre el ayudante del capitán de ese puerto y el empleado de correos Salazar Vinatea. El 20 de ese mes arribó a Mollendo el vapor *Palena*, siendo seguido, al día siguiente, por el *Polynesia*. En ambos casos, el referido empleado de correos había logrado embarcarse en los vapores antes que el ayudante del capitán de puerto, pidiendo la saca de correspondencia sin aguardar que se concluyera la visita de guerra y mucho menos esperar al Resguardo de Aduanas.

Una vez recibida la nave por todas las autoridades competentes, se procedía al movimiento de pasajeros y carga, y una vez que este concluía, la Aduana daba por terminada las labores y la capitanía de puerto podía despachar la nave a su nuevo destino, refrendando los documentos pertinentes. Las naves debían abonar cierto monto de dinero por esta operación, cifra que en 1906 era de cinco soles en todos los puertos de la República, excepto en el Callao, donde se debía pagar diez soles[170].

A lo largo de este proceso se podían presentar dificultades de diverso género, tales como la desinteligencia habida entre el capitán de puerto de Mollendo, capitán de fragata Lizardo Reyes, y los agentes de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao el 11 de enero de 1912, con motivo del despacho del vapor *Urubamba*. Tras algún retraso en las faenas de la nave, un representante de la agencia naviera solicitó el despacho respectivo, pero sin entregar la licencia de navegación. Se produjo entonces un altercado que concluyó con el zarpe

de la nave sin su documentación, situación que generó la enérgica protesta tanto de la Compañía Peruana de Vapores como de la Comandancia Principal de Milicias Navales, además de sendos artículos en el periódico local *El Tacora*[171].

También se presentaban incidentes con algunas autoridades políticas que en ocasiones atropellaban los fueros de los capitanes de puerto, en clara actitud de abuso. Uno de estos incidentes se produjo en el puerto de Paita, en 1912, y otro en Mollendo al año siguiente. Desarrollaremos ambos brevemente para dar una idea de este tipo de ocurrencia.

El 6 de junio de 1912, el prefecto de Piura[172] llegó a Paita para embarcar a su familia en el vapor *Ucayali*, de la Compañía Peruana de Vapores, enviando a su hijo a la Capitanía de Puerto para pedir la chalupa de dicha repartición. El capitán de puerto, A. Ureta, respondió que luego de recibir al vapor, la haría preparar y le avisaría en el momento en que estuviese lista. Pese a que no estaba pidiendo un servicio oficial, el prefecto se presentó en el muelle antes de que la embarcación estuviese lista, montando en cólera y disponiendo la detención por 48 horas de la referida autoridad marítima. Naturalmente, cuando el prefecto se presentó en la Capitanía para hacer detener a Ureta; los numerosos matriculados del puerto se agolparon en defensa de su jefe, produciéndose un alboroto que felizmente fue sosegado cuando Ureta aceptó cumplir tan injusto castigo en su oficina. Aquella misma noche informó a la Comandancia Principal de Milicias Navales y poco después al director de Marina. No nos consta documentalmente, pero con seguridad se debió tramitar la queja ante las autoridades respectivas[173].

Los hechos de Mollendo resultan algo más complejos, pues aparentemente tendrían relación con una cierta animadversión por parte del gobernador de Islay, que a mediados de 1913 se encontraba además como encargado de la Subprefectura de esa provincia arequipeña. El referido funcionario había ejercido anteriormente la capitanía de ese importante puerto sureño y era plenamente conocedor de los deberes y derechos que los reglamento vigentes otorgaban a la autoridad marítima. Pese a ello, había dispuesto que los inspectores de policía tuviesen injerencia en el muelle, área subordinada exclusivamente a la autoridad marítima, a través del cabo de matrícula. Esta situación llevó a que se produjera un primer incidente el 9 de junio de 1913, cuando uno de los marineros bogas de la Capitanía fue perseguido por un inspector de policía desde el muelle hasta la oficina de su jefe, el capitán de fragata Ramón Valle Riestra. En este lugar, el jefe de marina actuó enérgicamente y evitó la detención del marinero, pero al día siguiente recibió la orden de la Prefectura de remitirlo a la Zona Militar de Are-

quipa para ser investigado. Había, obviamente, una poco saludable interferencia del gobernador en el fuero naval, lo cual fue debidamente informado a las autoridades de Marina[174].

A este primer roce se sumó otro el 1° de julio de 1913, cuando el mismo gobernador abordó el vapor *California*, de la Pacific Steam Navigation Company, antes que fuese recibido por la Capitanía de Puerto. El ayudante del capitán de puerto, J. H. Foppiani, tras concluir la visita de guerra al vapor alemán *Illiria*, que había llegado la noche anterior con un cargamento de dinamita, se estaba dirigiendo a la nave inglesa, cuando pudo ver cómo atracaba a su costado la lancha de sanidad y subían dos personas extrañas al servicio: el ya mencionado gobernador y su amanuense. Cuando Foppiani le pidió explicaciones por su actitud, este respondió "que él era autoridad también y que no había venido a paseo a bordo, sino por órdenes superiores". Tras protestar a nombre del capitán de puerto, se produjo un breve intercambio de palabras que motivó al capitán Wallis, al mando del vapor inglés, a protestar por la presencia de gente extraña a la visita de arribo. Al igual que en el caso anterior, el incidente fue puesto en conocimiento de las autoridades respectivas, que hicieron suya la defensa de los fueros de marina[175].

Pero al margen de este tipo de incidentes, ciertamente era en el ejercicio de su propias funciones como autoridad marítima donde con mayor frecuencia se presentaban situaciones difíciles con los capitanes y tripulantes de las naves, así como con los matriculados. Un caso que puede tipificar este tipo de incidentes fue el que tuvo por protagonistas a los capitanes de puerto de Salaverry y Pacasmayo, por un lado, y al capitán H. W. Sorensen, de la Compañía Sudamericana de Vapores. En la noche del 28 de mayo de 1908, dos vapores llegaron al norteño puerto de Salaverry, el *Dughestan* y el vapor chileno *Tucapel*, este último al mando de Sorensen, viejo marino de origen danés. En la obscuridad de la noche, ambos capitanes prefirieron no arriesgar sus naves y fondearon a casi una milla del muelle, razón por la cual el capitán de puerto, capitán de fragata Federico Sotomayor y Vigil, dispuso que su ayudante, Alberto de Cárdenas, se constituyese a bordo de ambos vapores para que levasen anclas y se acercasen para facilitar las faenas de carga y descarga, así como la de los pasajeros. El capitán del *Dughestan* se percató de este hecho aun antes de que la chalupa de la capitanía llegara a bordo, levando anclas y acercándose a unos 500 metros, pero no ocurrió lo mismo con el *Tucapel*. Tras recibir al ayudante del capitán de puerto, que iba acompañado por el comandante del Resguardo y el médico del puerto, Sorensen protestó contra la orden que le era transmitida, aduciendo que las barcas *Bluebell* y *Algoa Bay* ocupaban los lugares seguros del fondeadero. Cárdenas debió insistir

en el cambio de fondeadero, y Sorensen en que esto no era necesario, produciéndose un altercado verbal en el que el furibundo danés llegó a faltar el respeto a las autoridades marítimas peruanas. Por tal razón, Cárdenas declaró incomunicado al vapor chileno y se dirigió a tierra, junto con las otras autoridades que lo habían acompañado. El buque permaneció en su fondeadero por casi cuarenta horas, recibiendo finalmente sus papeles con indicación de dirigirse directamente al Callao. Mientras esto tenía lugar, el comandante principal de las Milicias Navales, contralmirante Toribio Raygada, informado de los hechos, se dirigía el 30 de mayo al agente de la Compañía Sudamericana de Vapores, informándole que "en lo sucesivo, no se recibirá al referido capitán del *Tucapel* en ninguno de los puertos del litoral peruano"[176].

Se inició así un proceso investigatorio que permitió al almirante Raygada determinar que en este caso había habido falta tanto por parte del capitán Sorensen como por el capitán de puerto de Salaverry, quien debía haber llevado a cabo la visita personalmente. La sanción impuesta al capitán danés fue dada por compurgada a finales de junio[177], recibiendo el mando de otra nave de la Sudamericana de Vapores, el *Aysen*.

En la mañana de 21 de agosto de ese mismo año, Sorensen protagonizó un nuevo incidente, esta vez con el capitán de puerto de Pacasmayo, E. Saco Vértiz. El *Aysen* había llegado esa madrugada, fondeando algo alejado del muelle, razón por la cual el citado capitán de puerto se apersonó a bordo e indicó que era necesario que cambiase de fondeadero. El capitán danés no solo se negó a acatar tal orden, sino que llegó a indicar "yo mando en mi buque, nadie me obligará a moverme de aquí; yo estoy en territorio chileno, desconozco su autoridad" y a ordenar la detención del capitán de puerto acusándolo de estar borracho. Si bien el timonel chileno, que había recibido esa insólita orden no llegó a cumplirla, ciertamente Saco Vértiz se sintió en todo el derecho de reclamar de la manera más enérgica posible, pidiendo al comandante principal de Milicias Navales se gestionara la más enérgica sanción contra el capitán Sorensen. Tras una sumaria investigación de los hechos, abundante en declaraciones de testigos de uno y otro lado, finalmente el gobierno peruano emitió una resolución ministerial aceptando las públicas disculpas que el danés había ofrecido tanto al país como al capitán de puerto de Pacasmayo, y advirtiéndole que cualquier otra falta en ese sentido conllevaría su inhabilitación permanente para traficar con puertos peruanos[178].

Parte de las funciones que debía ejercer la autoridad marítima era la de proteger a la gente de mar embarcada en naves peruanas, haciendo que los capitanes cumpliesen las reglamentaciones vigentes, que, entre otras cosas, prohibían el desembarco de tripulantes en puertos extranjeros. Fue por ello que la Capitanía de Puerto del Callao intervino enér-

gicamente en agosto de 1913 al tomar conocimiento de que Abraham Solís, tercer salonero del vapor *Huallaga*, de la Compañía Peruana de Vapores, había sido abandonado en el puerto de Iquique por el capitán Walter Cooper. Los hechos acusaban al capitán Cooper, pues Solís había manifestado a Joaquín Miró Quesada, cónsul peruano en dicho puerto, que había sido faltado de palabra y obra por el capitán, quien finalmente le había notificado que debía abandonar la nave. Asombrado por esta actitud, Miró Quesada lo devolvió a bordo con una tarjeta suya para que el capitán conservara al citado tripulante. Pese a ello, Solís fue desembarcado, no sin que el capitán Cooper señalara que lo hacía por propia voluntad, tras haber cometido una falta grave "y no queriendo cumplir el castigo impuesto por mí pidió su papel de pago y se quedó en el puerto de Iquique". Tras una breve investigación, la autoridad marítima falló contra el capitán, imponiéndole no solo una multa de 25 soles de plata sino la obligación de traer a Solís de Iquique al Callao[179].

Durante el periodo bajo estudio, uno de los temas recurrentes en el funcionamiento de las capitanías de puerto fue el referido al mal estado en que se encontraban los locales donde estas reparticiones funcionaban. Solo contaban con locales propios las capitanías del Callao, Salaverry y Pisco, "las demás capitanías de puertos mayores se encuentran en edificios inapropiados para su objeto"[180], "en edificios particulares e inapropiados, y desprovistos de los más indispensables enseres para su decencia"[181].

Respecto al local de la Capitanía de Puerto del Callao, su titular, capitán de navío Luis B. Arce y Folch, señaló en memoria de julio de 1913 que "no reúne las condiciones que reclama el primer puerto de la República y estimo que si no es posible proporcionarles otro adecuado, en situación tal que domine toda la bahía, al menos dotarlo de toda preferencia, de la comodidad que su buen servicio y decencia exigen"[182]. A esto debía agregarse que en el mismo local funcionaban otras dependencias públicas, tales como la Estación Inalámbrica, dependiente de la Dirección de Correos y Telégrafos. Esta oficina permitía mantener contacto tanto con las naves mercantes que navegaban a lo largo del litoral, a la vez que la Comandancia General de la Escuadra podía comunicarse con sus unidades. También funcionaban en el edificio de la Capitanía varios organismos de Marina, tales como la Comandancia General de la Escuadra, la Mayoría de Ordenes, la Junta Fraternal, la Junta Económica y la Intendencia, lo que había reducido sensiblemente el espacio disponible para las funciones inherentes a la capitanía misma[183].

Del local de Pisco sabemos que se hallaba ubicado junto a la propiedad del Dr. Morales, la cual fue incendiada por orden del Dr. Curletti en febrero de 1912, cuando se presentó una epidemia de peste bubónica

en el puerto. Con tal motivo, la pared sur de la capitanía sufrió considerablemente, al punto que comenzó a desmoronarse en los siguientes meses, requiriendo su urgente reparación a principios de 1914[184].

En el puerto de Mollendo, la Capitanía había contado con local propio hasta 1902, aproximadamente, en que debido a la epidemia de peste bubónica que se presentó en dicho puerto, fue quemado junto con otras casas. Ese local se hallaba ubicado en la primera cuadra de la Calle Comercio, lugar bastante céntrico de la población. Con tal motivo, al menos desde 1910, el Concejo Provincial de Islay se había interesado en darle otra utilidad, proponiendo al Gobierno canjearlo por otro terreno situado frente al Hotel Ferrocarril. El Gobierno respondió autorizando el cercado del terreno, pero sin resolver la cuestión de fondo. Finalmente, en noviembre de 1912, cansados de esperar, los concejales mollendinos acordaron apoderarse del terreno y construir en él una escuela pública. Esto originó la inmediata protesta del capitán de fragata y del puerto, Ramón Valle Riestra, quien elevó el asunto a consideración de sus superiores[185].

Los reclamos que los capitanes de puerto hacían respecto a los locales eran bastante similares, llevando a que el ministro de Guerra y Marina incluyera dicho tema en su memoria anual al Congreso, pidiendo oficinas más apropiadas y ubicadas no lejos de la playa[186].

Entre las funciones que los capitanes de puerto debían cumplir, estaba la de apoyar el funcionamiento de los faros y ejercer control sobre todo lo que ocurriese con los muelles, interviniendo así en el funcionamiento de ambos servicios. Como quiera que el tema de muelles y de faros será tratado en forma separada, no viene al caso ahondar en ello en este momento. Baste con señalar que respecto a los primeros, la mayor parte en manos privadas, las capitanías debían velar por la seguridad que ofrecían, pues tanto la gente que laboraba en él, como toda actividad que se desarrollara, se encontraban bajo su directo control, incluido el Resguardo Aduanero. Normalmente, este control era ejercido por intermedio del cabo de matrícula, pero como ya hemos visto, de rato en rato se presentaban algunos incidentes. Pero al margen de ellos, hemos encontrado diversos informes de los capitanes de puerto pidiendo la reparación de muelles tales como el de Palominos, en 1910[187]; o de Lobos de Tierra, destruido por una braveza del mar en 1912[188].

El servicio a los faros usualmente estaba referido a su aprovisionamiento, labor que muchas veces conllevaba cierto riesgo, en atención a las pobres condiciones en que se encontraban las embarcaciones menores de las capitanías y a las dificultades para arribar a determinas islas. Por tal razón, se produjeron algunos lamentables incidentes, como el que indica el capitán de navío Arce y Folch en su varias veces

mencionada memoria de 1913:

> "Cada día se tiene más la urgente necesidad de la construcción del muelle que está proyectado, por cuya falta es muy dificultoso acarrear los víveres y agua semanalmente, lo que originó el 28 de abril último que el patrón y dos bogas de la Capitanía, que se ocupaban de templar el cable provisional de acero por medio del cual se transporta al faro sus pedidos, perecieran ahogados, en una labor ajena a su misión y que puede calificarse de un acto de abnegación, por tal de favorecer al personal del faro de Palominos que se encontraba incomunicado y falto de recursos para subsistir.
>
> "A cuyo efecto tengo elevado al despacho de V.S. el plano y proyecto para la construcción del muelle, debiendo ejecutarse esa importante obra cuanto antes, por exigirlo así el buen servicio de ese faro y evitar el peligro que amenaza a su personal, así como a los bogas de esta Capitanía que le conducen víveres, agua y útiles"[189].

Ya que hemos mencionado al personal del faro, cabe hacer una brevísima digresión respecto a este singular grupo humano. Curiosamente, la mayor parte de esta gente, hoy casi totalmente desaparecida, estaba formada por gente andina. Hoy solo quedan en las islas algunos guardianes que evitan que las aves guaneras sean perturbadas. Este grupo también se encuentra conformado por gente andina. Resultaría interesante realizar un estudio sociológico que explique esa curiosa vinculación.

Conforme ha sido señalado, el estado, cantidad y calidad de las embarcaciones menores asignadas a las capitanías, no era el deseable. En su mayor parte se trataba de chalupas y algunas falúas, que prestaban servicios hacía ya largos años, lo que encarecía su mantenimiento. Ya desde 1907 se venía pensando en dotar a la Capitanía del Callao con una lancha automóvil, recibiendo algunos ofrecimientos en ese sentido. En noviembre de dicho año, José C. Martínez ofreció en venta un bote automóvil a gasolina que se encontraba a bordo de la barca *Jordanhill*; pero la comisión encargada de inspeccionarlo dictaminó que, debido a su pequeño porte, solo era aparente para paseos[190]. Posteriormente, el 30 de diciembre del mismo año, la agencia de aduana Cavalie y Cía. ofreció la lancha *Blanca*, una embarcación relativamente nueva con un registro de 44,83 toneladas, construida en roble chileno. Al igual que en el caso anterior, una comisión fue designada para que la inspeccionase, encontrando varias cuadernas rajadas longitudinalmente, así como las dos curvas que sostenían el bao de popa totalmente inservibles. Si bien consideraban que la lancha podía ser reparada por parte del ofertante, el Ministerio de Guerra y Marina finalmente declinó llevar adelante la compra[191].

En setiembre de 1909, la Capitanía de Puerto del Callao fue dotada con una lancha automóvil propulsada a gasolina, la misma que ya

contaba con cuatro años de servicio para la casa de Mujica y Carassa[192]. Esta embarcación permitió aliviar las labores en bahía, ya que una chalupa y un chinchorro de la capitanía se encontraban en pésimo estado, al punto que fueron dados de baja en junio del siguiente año[193]. No obstante, pronto se presentaron problemas con la lancha, principalmente con su máquina. Podemos presumir, a la vista del informe que pasó el ingeniero del crucero *Lima*, Fernando Rondón, que se trataba de un caso de un pobre, sino inexistente mantenimiento[194]. Lo cierto es que ya desde marzo de 1911, el director de Marina había considerado la posibilidad de adquirir otra embarcación a motor, pero esta vez propulsada por petróleo[195].

Aparentemente, la lancha automóvil de la capitanía no sobrevivió mucho tiempo más, pues en el mensaje al Congreso de 1915, el Ministro de Guerra y Marina pidió se votase en el presupuesto una partida para adquirir las embarcaciones menores tan necesarias y una siquiera para "corresponder las visitas que les hacen los jefes de las naves de guerra extranjeras que visitan nuestro primer puerto"[196]. Finalmente, esta partida habría sido considerada en el presupuesto de 1917, pues en el mensaje ministerial de julio siguiente puede leerse que: "Se ha dotado a esta Capitanía –Callao– de lanchas automóviles, importadas de Estados Unidos"[197].

Podríamos hacer una larga lista de las quejas que los capitanes de otros puertos del litoral hacían respecto a las embarcaciones menores que tenían asignadas, pero creemos que todo ello sería redundante, pues la temática es bastante similar. No obstante, daremos una muestra de lo que era este problema, tal como lo vivía el capitán de puerto de Mollendo en 1912. En noviembre de aquel año informó al Comandante Principal de Milicias Navales indicando: "la situación tan especial en que se encuentra esta capitanía, no sólo para practicar las visitas de guerra a los buques que continuamente fondean en este puerto, sino también para el desempeño de las diferentes comisiones del servicio, que son múltiples, tratándose de un puerto de movimiento marítimo de tanta importancia". Agrega luego que ha enviado "hace meses los respectivos presupuestos para la carena de la embarcación, nada se me ha contestado a mis reiterados oficios..., pues hasta hoy cuento con serias dificultades para conseguir alguna de las embarcaciones oficiales y realizar el imprescindible deber de recibir y despachar los buques que fondean en este puerto"[198].

Finalmente, otro rubro importante en las labores de las capitanías era el ejercicio de la policía marítima, vale decir, el orden en el medio marítimo bajo su respectiva jurisdicción. Pese a los limitados medios existentes, a los que ya nos hemos referido, las capitanías lograron llevar a cabo esta función. Así, por ejemplo, en 1909 encontramos

que el capitán de puerto de Pisco, informa que había sido capturado el pailebote nacional *Gaviota*, por intentar sacar guano en época de clausura[199].

En este mismo rubro se ubica el pedido que hace en enero de 1913 el presidente del Concejo Provincial del Callao, Francisco Dammert. Una de las rentas que gozaba ese municipio era una tasa sobre el agua potable que las lanchas cisternas llevaban a los buques en bahía. En 1912, el Concejo se percató de que los lancheros estaban llevando más agua de la que declaraban tomar, por lo que se contrató al capitán de fragata Augusto R. Pimentel para controlar el agua y se solicitó a la Capitanía de Puerto que dispusiera que los botes cisterna fuesen numerados y se les colocara marcas de calado en la parte central. En uso a sus atribuciones, el capitán de navío Arce y Folch designó a su ayudante, capitán de corbeta José Morales Saavedra, para que se pusiera de acuerdo con los armadores en ese sentido[200].

Un último aspecto es el referido a la batería de saludos que se ubicaba en el torreón Independencia, de la Fortaleza del Real Felipe. Al menos desde febrero de 1898, dicha batería se hallaba bajo órdenes de la Capitanía de Puerto del Callao, siendo servida por un oficial de marina y algunos marineros de la citada dependencia. A finales de 1909, cuando se debatió el presupuesto fiscal del siguiente año, el Congreso decidió suprimir dicha batería, entre otros rubros, con el fin de recortar los gastos públicos. Cuando el capitán de puerto del Callao, capitán de navío Daniel S. Rivera tomó conocimiento de este hecho, ofició al Director de Marina para que dicha supresión no entrara en vigor. Sus argumentos se basaban en que la supresión de la batería no conllevaba ningún tipo de ahorro, puesto que la dotación era proporcionada por la Capitanía. La gestión tuvo éxito y el 29 de diciembre de ese mismo año, el presidente Leguía firmó un decreto supremo reiterando que la batería de saludos dependería de la Capitanía de Puerto del Callao, siendo función del segundo ayudante ejercer vigilancia y conservación de dicha batería[201].

C. FAROS Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Como ya mencionáramos, en agosto de 1915 se modificaron substancialmente las funciones de la Comisión Hidrográfica, dándole como misión primaria la de verificar el correcto funcionamiento de los faros del litoral. Las razones de esta modificación serán explicadas al tratar sobre la Comisión propiamente dicha, por lo que limitaremos esta sección a analizar su actividad como organismo supervisor del funcionamiento de los faros y al proceso de modernización que

esas ayudas a la navegación vivieron en nuestras costas entre 1906 y 1919.

Lo primero que hemos encontrado es la creación del puesto de inspector de faros, mediante resolución suprema del 1° de mayo de 1917. Conforme señala la parte considerativa de dicho documento, recogiendo la propuesta del Estado Mayor General de Marina, "la experiencia ha demostrado la necesidad de inspeccionar su funcionamiento [refiriéndose a los faros] y controlar la vigilancia que ejercen los Capitanes de los puertos". El flamante cargo sería desempeñado por un capitán de fragata dependiente de ese organismo naval, recibiendo "los inventarios, reglamentos e instrucciones relativas al servicio de su cargo", debiendo dar cuenta de las inspecciones que realice, "y propondrá las reformas y modificaciones que sean necesarias introducir para el mejor servicio en general y que la práctica le sugiera"[202].

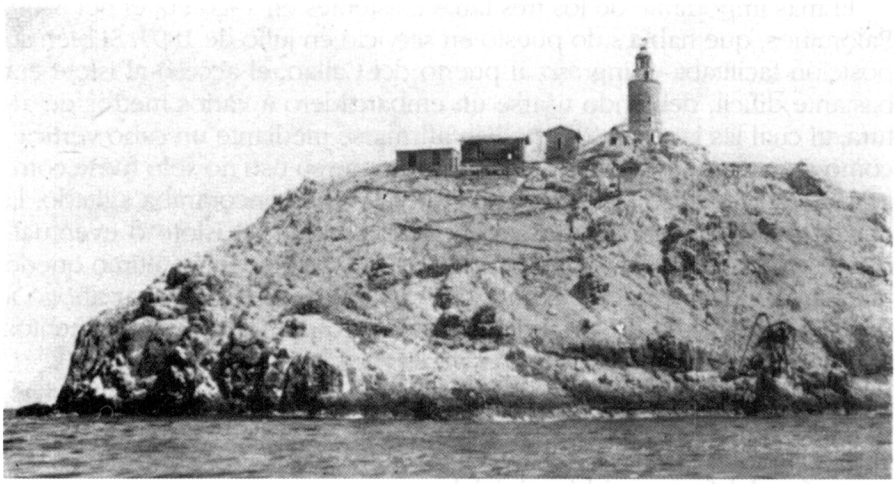
Esto permitió que en su mensaje al Congreso en julio de aquel año, el ministro de Guerra y Marina, general Benjamín Puente, pudiese señalar lo siguiente[203]:

> "Para regularizar el importante servicio de la navegación en nuestro litoral y en vista de las quejas recibidas con motivo de las deficiencias notadas en el servicio de Faros, se ha creado la inspección de ellos, disponiendo en forma permanente inspecciones periódicas y estableciendo una escala especial de consumo y de provisión de los artículos que les son necesarios. Con estas disposiciones podrá quedar asegurado el servicio de faros del litoral, evitándose las frecuentes quejas de las naves y el grave peligro que trae consigo la irregularidad en servicio tan delicado".

No hemos logrado determinar quién fue el primero en desempeñar esas funciones, pero debemos suponer que fue él quien, diferenciando lo que era el funcionamiento de los faros y su control técnico, propuso que el funcionamiento de aquellos faros "actualmente en servicio, de los que se instalen en el futuro y de las balizas y boyas luminosas que se establezcan" fuesen asignados a la Compañía Administradora del Guano. La raíz de esta propuesta estaría en las limitaciones que las capitanías de puerto tenían para ejercer la vigilancia directa de los faros, la mayor parte de los cuales se encontraban en zona guaneras ya sometidas al control de la Compañía del Guano. Fue por ello que, mediante decreto del 16 de octubre de 1917, el Gobierno aprobó la transferencia de responsabilidades a la referida compañía, estipulando que debía coordinar con el Estado Mayor General de Marina lo relativo al mantenimiento y reparación que hubiese que hacerse a los faros. Esta transferencia no conllevó la supresión de la Inspectoría de Faros, que continuaría en el ejercicio de sus funciones conforme lo juzgara conveniente, "estando la Compañía obligada a dar toda clase de facili-



Faro de la Isla Mazorcas.
(Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 59, Lima, 17 de abril de 1909).



Islote y faro de Palominos.
(Reproducida de *Prisma*. Año II, N° 11, Lima, 1 de abril de 1906).

dades y trasladar desde el puerto más próximo a cada faro y viceversa, al personal nombrado con este objeto". Finalmente, el servicio técnico de los faros "será hecho conforme a los reglamentos e instrucciones del Estado Mayor General de Marina, quien ejercerá control en el servicio de los mismos"[204].

Conforme señaló el ministro de Marina, Octavio Casanave, en su memoria al Congreso, leída en julio de 1924, el servicio de faros continuó a cargo de la Compañía del Guano porque la Marina carecía de "uno o dos buques aparentes que puedan recorrer la costa, vigilando el servicio y aprovisionando los faros". Agregó luego que, "En cuanto el servicio hidrográfico de la Marina posea los elementos necesarios se le reintegrará el servicio de faros, el cual le es conexo"[205]. Esto no se produjo hasta 1926, cuando fue formalmente establecido el Servicio Hidrográfico.

Con relación a los faros propiamente dichos, hacia 1906 solo había tres en servicio: Palominos, Supe y Mollendo. Como se ha señalado en tomos precedentes, en 1876 el gobierno peruano había contratado con la Sociedad Barber y Fenestre, de París, la adquisición e instalación de trece faros y doce luces de puerto, pero las circunstancias en que se vio envuelto nuestro país en los años inmediatos posteriores impidieron el cabal cumplimiento de aquel acuerdo. Así, la Guerra del Pacífico nos encontró con un solo faro en el litoral: el instalado en la isla San Lorenzo por el empresario Tadeo Terry[206]. Si bien habían sido construidas las bases o soportes para otros cuatro faros, estos no fueron completados, motivando la protesta y acción legal del gobierno peruano, aun cuando sin resultados positivos.

El más importante de los tres faros existentes en 1906 era el del islote Palominos, que había sido puesto en servicio en julio de 1897. Si bien su posición facilitaba el ingreso al puerto del Callao, el acceso al islote era bastante difícil, debiendo usarse un embarcadero a varios metros de altura, al cual las lanchas solo podían afirmarse mediante un cabo vertical, como si se tratara de un tangón, haciendo que su uso no solo fuese complicado sino incluso peligroso. Cuando el mar se encontraba agitado, la lancha podía llegar a golpearse contra las rocas del islote o eventualmente dañar el muelle, como ocurrió en 1902, en que este último quedó literalmente destrozado[207]; o en 1913, cuando un golpe de mar ahogó a dos bogas del bote de la Capitanía de Puerto del Callao, en momentos en que se encontraban llevando víveres para los guardianes[208].

El faro debía ser servido por tres guardianes que cubrían guardias, de modo tal que siempre estuviese uno de ellos atendiendo a su funcionamiento durante la noche. Sus habitaciones se ubicaban en las cercanías del faro, y si bien inicialmente contaron con su propia embarcación para algunos servicios menores y urgencias, esta debió ser dada de baja hacia 1901, pasando a depender de la lancha que quin-

cenalmente era despachada por la Capitanía de Puerto. En esas condiciones no era difícil que se produjesen situaciones peligrosas, como lo demostró el hecho ocurrido en marzo de 1906, cuando el joven y recién nombrado guardián de Palominos, José Salvador Ureta, debió nadar hasta la isla San Lorenzo para buscar auxilio para un compañero que se hallaba gravemente enfermo[209].

El faro de Palominos fue dotado en 1917 con un motor, compresora y sirena, de modo de emitir señales en caso de niebla, cuya compra fue autorizada por Resolución Suprema del 13 de febrero de 1917[210].

El faro de Mollendo había sido construido en 1898 por la Peruvian Corporation, concesionaria del muelle de dicho puerto. En 1903 fue entregado al Estado y pasó a ser administrado por la capitanía de ese puerto, señalándose que su producto sería destinado al sostenimiento del hospital de Mollendo y a la construcción de un local para la capitanía[211].

El Faro de Supe fue instalado en 1902, y funcionó como los otros dos faros en base a las contribuciones de los buques mercantes que recalaban en dicho puerto. Finalmente, en diciembre de 1910, el Congreso aprobó asignarle 150 libras anuales para su sostenimiento[212].

Como hemos visto, nuestro litoral se encontraba en una condición bastante precaria en lo que a ayudas a la navegación nocturna se refería, pues la existencia de solo tres faros limitaba el creciente tráfico marítimo nocturno, motivando que ocurriesen algunos lamentables accidentes. Esto dio motivo para que, en diversas oportunidades y a través de diferentes modalidades, se pidiese al gobierno la instalación de más faros. Así, en 1903 encontramos la propuesta de la Sociedad de Capitanes de la Marina Mercante para que se autorice a construir faros en Hormigas, Huacho, Pacasmayo y Paita[213]. El pedido debió tener cierto efecto en el gobierno, pues el Cónsul General británico en Lima llegó a señalar en su informe de finales de aquel año: "Se está considerando una propuesta para la erección de un número de faros. También es posible que se pueda colocar sirenas en ciertos puntos de la costa ya que las neblinas reinan durante varios meses del año"[214].

Si bien la autorización solicitada por la Sociedad de Capitanes de la Marina Mercante no fue concedida, debió servir como un elemento más para el informe que la Comisión Hidrográfica presentó a finales de 1905, recomendando la colocación de faros en Mazorca, Guañape, Lobos de Afuera, Lobos de Tierra, San Gallán, Punta de San Juan y Punta Coles[215]. En los meses siguientes, la Comisión Hidrográfica llevó a cabo diversos viajes para inspeccionar dichos puntos del litoral, mientras que el Ministerio de Guerra y Marina negociaba con la firma británica Chances Brothers C. Limited, la construcción de ocho faros[216]. En diciembre de 1907, el Congreso aprobó este contrato, el cual debió ser modificado poco después en base a la información reunida por la

Comisión Hidrográfica, fijando la clase, el periodo y el alcance de los primeros cuatro faros. Estos serían los siguientes[217]:

Mazorca: 4ª clase, destellos blancos cada 5 segundos, alcance 17 millas
Guañape: 4ª clase, destellos blancos cada 10 segundos, alcance 17 millas
Lobos de Afuera: 2º orden, destellos blancos cada 5 segundos, alcance 26 millas
Punta Pariñas: 4ª clase, destellos blancos cada 10 segundos, alcance 17 millas.

Los equipos luminosos llegaron al Callao a mediados de 1908, iniciándose los trabajos de instalación en octubre de aquel mismo año, a cargo del contratista Carlos Arnuzzi y bajo la cercana supervisión de la Comisión Hidrográfica. El primer faro en ser instalado fue el de la isla Mazorca, concluyendo las labores en marzo de 1909. El faro fue dotado con tres guardianes subordinados al capitán de puerto de Huacho, que los debía visitar al menos seis veces al año. Su sistema luminoso empleaba "kerosene americano de primera clase, alcohol de 40 grados", quedando al cuidado de los referidos guardianes, que se turnarían durante la noche. Además, se le asignó un bote con su velamen y un tripulante[218].

El faro de Mazorca fue librado al servicio de la navegación el 10 de mayo de 1909, luego que concluyeran los trabajos de la Comisión Hidrográfica para determinar sus características. Se dispuso que se formulara el respectivo "aviso a los navegantes" y se remitiese un número adecuado de ejemplares al Ministerio de Relaciones Exteriores para su distribución en el exterior. Los derechos se regirían por la ley del 4 de enero de 1875[219].

Los siguientes faros en ser instalados fueron los de Guañape y Huarmey. Los trabajos en la cumbre del islote sur del grupo de Guañape duraron entre abril y setiembre de 1909, y el faro fue librado a la navegación el 5 de noviembre de ese año[220]. El faro de Huarmey quedó instalado en punta Cabeza de Lagarto a finales de agosto, siendo liberado a la navegación el 15 de setiembre de ese mismo año[221].

Vinieron luego los trabajos en Lobos de Afuera, que habrían de durar hasta 1911, cuando el faro quedó instalado en la cumbre más alta de la isla sur[222]. Casi en forma simultánea se llevaron a cabo los trabajos en Lobos de Tierra, instalando un faro "dióptrico de segundo orden", con un destello cada 10 segundos y alcance de 26 millas[223]. La historia de estos faros no estaría exenta de problemas, como ocurrió en 1912, cuando el primer guardián Eustaquio Templo, pereció en un bote de pescadores cuando se dirigía a dicha isla[224].

El siguiente faro del que tenemos noticia es el de Punta Coles, cuya necesidad fue sustentada por el Ministro de Guerra y Marina, obteniendo que por ley 2417, del 4 de febrero de 1917, el Gobierno asignase la suma de 4 000 libras peruanas[225]. En 1918, cuando el capitán de fragata Germán Stiglich publicó su *Derrotero de la Costa del Perú*, señaló que el faro aún no había sido completado[226].

Además de los faros, se establecieron algunas otras ayudas, como

las ya señaladas señales de niebla en el faro de Palominos, y ciertas luces de enfilación que algunos muelles poseían. En este mismo sentido se ubica el esfuerzo del ministro de Guerra y Marina, general Benjamín Puente, cuando en su memoria al Congreso, en julio de 1917, señala que "Rodeando de facilidades a la navegación en nuestros propios puertos se colocarán, en breve, en el Camotal y en el cabezo de la isla de San Lorenzo las balizas luminosas que se han encargado, así como una luz de dirección en La Punta"[227]. De otro lado, el 24 de marzo 1919, se encargó a la Compañía Administradora del Guano –la cual se encargaba de la administración del servicio de faros del litoral– el montaje e instalación de una luz fija de puerto en La Punta, en la parte alta de la torre de cemento armado del tanque de agua. Estaría bajo la inspección técnica del capitán de fragata maquinista Pedro Valladares y de acuerdo con la municipalidad del lugar[228].

Como es natural, la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de estos faros demandaba cierta inversión, que debía recuperarse a través de los pagos hechos por los usuarios, que en este caso eran los buques que traficaban por nuestra costa. Ya en 1875 y 1903 se había legislado al respecto, pero aún así era necesario consignar en el presupuesto los montos anuales que demandaba el correcto funcionamiento de los faros. Fue por ello que por ley 1235, del 26 de enero de 1910, se aprobó un monto de 1 990,8 libras anuales para el servicio de los faros de Mazorca, Huarmey, Guañape, Lobos de Tierra y Lobos de Afuera[229].

Los derechos de faros debían ser pagados por los buques en los puertos aledaños, sin embargo, existían casos en que simplemente las naves no tocaban en dichos puertos, tal como ocurría con los buques petroleros que hacían tráfico directo entre Talara y Lobitos con el Callao o la costa de Chile, que hacían uso de los faros de las islas Lobos. Esto llevó a que en junio de 1917 se emitiese una resolución ministerial disponiendo que dichos pagos se realizaran en Talara o el Callao[230].

La vida de los guardianes de faros, o fareros, era bastante dura, pues debían vivir aislados de los centros poblados, con el agravante de que en la mayor parte de los casos dicho aislamiento era absoluto, pues no contaban con embarcaciones ni siquiera para casos de emergencia. Habría sido por estos motivos que muchos de ellos renunciaban a su puesto, como ocurrió en repetidas ocasiones durante el periodo bajo análisis; como por ejemplo a principios de 1906, cuando el guardián de Palominos, Juan C. Buendía, renunció y debió ser sustituido por el tercer guardián José Salvador Ureta[231]. Igual cosa sucedió en 1912, con el primer guardián del mismo faro, Arturo Sormani, siendo sustituido por Tomás Black.

También solía ocurrir que fuesen víctimas de su propia soledad, cayendo enfermos o en garras del alcoholismo. Así, tenemos el caso re-

portado en 1904, en que dos guardianes del faro de Palominos fallecieron de tifoidea[232]. Más dramáticos resultaban los casos de embriaguez, reportados con mayor frecuencia a partir de 1912, como ocurrió con los guardianes de Mazorca, que se embriagaban con el alcohol destinado al funcionamiento del faro, por lo que se encargó dicho puesto al marinero Pedro Bazalar[233]; o cuando al año siguiente se dio de baja por ebrios e insubordinados al primer y tercer guardián del faro de Guañape[234].

Curiosamente, hemos encontrado que entre los que optan por este sacrificado servicio se encontraban algunos apellidos claramente extranjeros, como Juan Leyten, sustituyendo a Johnson en Supe, en 1903[235]; o a Arturo Sormani, Tomás Black y Manuel Besa, en Palominos, en 1908[236]. Sin embargo, esta tendencia iría variando con los años, pues ya a finales del periodo bajo estudio, no se encuentran apellidos de este tipo, presumiendo que poco a poco fueron siendo remplazados por gente proveniente no del litoral sino de la zona andina. Esta procedencia se tornó mayoritaria en los siguientes años, y perduró durante mucho tiempo entre los guardianes de faros y de depósitos de guano. Si bien, en su inmensa mayoría, los faros han dejado ya de tener guardianía, esta se mantiene en los depósitos de guano, donde el tipo humano que hoy más abunda es el altoandino.

D. ADUANAS Y AGENTES DE ADUANA

Tal como es hoy en día, durante el periodo bajo análisis (1906-1919), los trámites de importación o exportación ante la aduana debían ser realizados por agentes reconocidos para dicha labor. Los puertos peruanos de la época se clasificaban en mayores, menores y caletas habilitadas, correspondiendo a ellos oficinas de aduana de primera, segunda o tercera clase, respectivamente. La importación solo podía efectuarse por las aduanas de primera clase, a los que se debían sumar los puertos menores fronterizos; mientras que la exportación podía ser hecha por todos los puertos de la república.

Tenemos así que las aduanas marítimas de primera clase eran las del Callao, Paita, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Pisco, Mollendo e Ilo, cada una de las cuales tenía bajo su jurisdicción alguna de segunda y tercera clase. Las de segunda clase eran las de Tumbes, Talara, Pimentel, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas y Chala. Finalmente, las de tercera clase eran las de Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, San José, Malabrigo, Chérrepe, Huanchaco, Chao, Guañape, Santa, Huarmey, Supe, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Chilca, Mala, Salinas de Otuma, Atico, Quilca e Islay[237].

No vamos a explicar aquí el funcionamiento del sistema aduanero,

pero sí nos parece pertinente señalar que en su mayor parte los agentes de aduana de entonces desarrollaron otras actividades marítimas, principalmente como importadores, comisionistas y eventualmente como armadores. Para ejercer su función como agentes de aduana debían depositar una fianza que variaba de la siguiente manera: S/. 10 000 para el Callao, S/. 5 000 para las otras aduanas de primera clase, S/. 2 000 para las aduanas de segunda y S/. 1 000 para las de tercera[238].

En 1906, año en que iniciamos este análisis, existían en el Callao cuarenta y tres agentes de aduana, y otros veintiséis en las aduanas dependientes de la del Callao, entre Chimbote y Cerro Azul. Entre ellos había varios agentes navieros (Pacific Steam Navigation Company, Duncan Fox & C°, W.R. Grace & C°, E. y W. Hardt) y algunas empresas que habían preferido llevar a cabo por sí mismas las gestiones ante la aduana (Empresa del Ferrocarril Inglés, Compañía del Muelle y Dársena, The Peruvian Corporation y The British Sugar). Pero la gran mayoría estaba formada por comerciantes o casas comerciales relacionadas a la actividad marítima en su más amplio sentido. En el curso de los trece años que hemos estudiado, hubo algunas variaciones entre los agentes de aduana del Callao, pero muchos de ellos mantuvieron tal condición durante todo ese periodo.

No vendría al caso hacer un listado anual de los agentes de aduana, pero sí ver algunos casos ilustrativos sobre las actividades conexas que realizaban y la forma como eventualmente se vinculaban o transmitían estas funciones.

Respecto a esto último tenemos a César de Almeida y Cía., que actuó como agente afianzado hasta 1907 cuando fue sustituido por Morbello y Cía., que a su vez fue remplazada seis años después por la vieja Casa Divizia y Quiñones, establecida en 1890, y con varios años de experiencia como agente de aduana en Pisco[239]. Tanto Morbello como Divizia y Quiñones se cuidaron de señalar a qué agencia de aduana habían sucedido, asumiendo así sus activos y pasivos respecto a sus antiguos clientes. Esta misma política era seguida cuidadosamente en otros casos similares.

Tal fue el caso del armador y consignatario de buques Carlos Roe, que comenzó a actuar como agente de aduana hacia 1906, cuando se asoció con Fernandini para suceder a la agencia Armangol Roe y Cía., presuntamente de su padre. La sociedad no duró mucho tiempo y a partir de 1907 Carlos Roe actuó solo, en sus oficinas de la calle Grau N° 23 y Moore N° 1, 3 y 7, en el Callao[240]. En similar condición se encuentra la casa Gio Batta Isola y Cía., fundada como casa de comercio en 1876. Tras algunos ensayos como armadores de buques, hacia 1906 sucedieron a Bagglieto y Cía. como agente de aduana en el Callao, contando con oficinas en la calle Grau N° 15[241].

Como ejemplo de actividades interrelacionadas, podemos ver el caso

del puerto de Salaverry hacia 1907. En dicho puerto encontramos cuatro agencias de aduana: Wiebe Hermanos, The Salaverry Agencies & C°. Ambrosio J. González Larrañaga y Cía. y Nicanor González Larrañaga. Todos ellos eran también agentes de vapores y además habían monopolizado el servicio de lanchonaje (The Salaverry Agencies con diez lanchas y los hermanos González Larrañaga con una)[242]. Más aún, los hermanos González Larrañaga se anunciaban también como agentes de los vapores nacionales *Monte Blanco* y *Santa Rosa*, contando "con servicio propio de lanchas y se ocupan del embarque y desembarque de toda clase de mercaderías y productos; así como de su despacho en Aduana"[243].

Casos similares se presentan en varios otros puertos. En Huacho, Enrique G. Marriott, agente afianzado de aduana desde 1900, en que sucedió a H. G. Marriott, también era agente de varias compañías de vapores, al igual que en Paita lo era F.P. López & Cía. En Pisco, Venn, Vargas & Cía. eran agentes de aduana, propietarios de lanchas, consignatarios de buques y agentes de varias compañías de vapores[244].

Otro caso interesante es el del agente de aduana A. Guedes y Cía., quien en 1918 se anuncia como proveedor de artículos navales para la Armada y de víveres en bahía[245]. Este último tipo de actividad era llevado a cabo por algunas casas comerciales que se especializaban en artículos navales, formando lo que podríamos llamar el entorno de la gente de mar peruana.

Entre los que se dedicaban a estas labores hemos encontrado a Eduardo Falcone y Hermano, establecido en las calles Constitución y Manco Cápac del Callao, quien en 1916 anunciaba qué vendían:

> "Pita para pescadores, Óxido de fierro, Pintura de cobre para buques, Pintura galvánica, Acumuladores eléctricos, Bombitas 'Cryselco' de bayoneta, Alambres forrados, Galvanómetros, Ebonite, Fibra vulcanizada, Aceites lubricantes 'Vacuum', Hidrolina, Aceite de colza, Grasas, Vaselina blanca y amarilla, Jarcia Manila y Sisal, Cables de acero y fierro galvanizado, Motores 'Evinrude' desmontables para botes..."[246].

Otro abastecedor marítimo fue Guillermo González Córdova, quien en 1917 se anunciaba como "proveedor nacional de víveres de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao y de la Piérola Saavedra Cabotaje Nacional. Atiende a vapores, buques y balandras. Proporciona reses y corderos vivos para el viaje..." Su oficina quedaba en la calle Colón N° 364[247]. Finalmente, mencionaremos a Adriano Benturino, quien en 1908 se anunciaba a sí mismo bajo el poco definido rubro de proveedores de artículos de marineros, en la calle Constitución N° 74[248].

Mediante Resolución Suprema del 26 de marzo 1918, se prohibió practicar operaciones de comercio por el Muelle de Guerra del Callao, el que estaría sujeto a las leyes y resoluciones vigentes de carácter aduanero[249].

En esencia, hemos visto que este conjunto humano que se movía

del muelle para adentro estaba íntimamente vinculado a la actividad marítima, actuando muchas veces en más de un campo, pues la propia complejidad de lo marítimo así lo permitía y eventualmente requería. Mucho de esto se mantiene hoy en día, con las lógicas variaciones que el tiempo nos ha impuesto, pero todo ello conforma el mundo marítimo peruano, tal y como hemos visto para el periodo 1906-1919.

E. LA GENTE DE MAR

Hemos hecho una rápida revisión de lo que fue la actividad guanera y pesquera en el Perú entre 1906 y 1919, habiendo encontrado una serie de datos respecto a la cantidad de gente dedicada a esta actividad. Además de ellos existían otros grupos humanos vinculados al mar, tales como los que atendían a la carga y descarga de las naves, los tripulantes de las mismas o los que las construían y reparaban. Todos ellos debían inscribirse en la Matrícula de Gente de Mar establecida en cada puerto, institución que fue introducida en el Perú por el virrey Manuel de Guirior, en el último cuarto del siglo XVIII.

Como ya explicara Raúl Palacios en el tomo correspondiente a la *Historia Marítima*, los matriculados conformaban las milicias navales de la República, bajo el mando del Comandante Principal de las Milicias Navales, usualmente el capitán de puerto del Callao. En febrero de 1906, a inicio de nuestro periodo, la Comandancia Principal de Milicias Navales fue reformada y pasó a ser ejercida por el capitán de navío Toribio Raygada, capitán de puerto del Callao. Sus sucesores en el cargo fueron los siguientes capitanes de navío: Pedro Gárezon (fines 1908), Daniel S. Rivera (mayo 1909), Luis B. Arce y Folch (octubre 1911), Eulogio S. Saldías (julio 1915), Federico Sotomayor y Vigil (febrero 1916), Alfredo Villavisencio (enero 1917) y Augusto Pimentel (julio 1918)[250].

La costa peruana se hallaba dividida en tercios navales, correspondientes a aquellos departamentos con litoral, cada uno de los cuales tenía tantos partidos como provincias litorales, y distritos como puertos, en los que se comprendían a las caletas e islas adyacentes. Los matriculados eran considerados marineros aptos para servir en la Armada, siendo divididos en trozos o grupos de veinte hombres cada uno, con sus respectivos sargentos y cabos. Cada cinco trozos de un partido formaban una división y cada tres divisiones una brigada. En retribución a su disponibilidad para el servicio naval, eran los únicos que podían desempeñar trabajos marítimos, agrupándose al efecto en determinados gremios[251].

Entre los gremios más antiguos estaban, sin duda, los que los pescadores de cada puerto o caleta habían formado para ejercer libremente

su actividad. A inicios de nuestro periodo, los pescadores en la costa peruana sumaban unos 1 300, considerando entre ellos hombres y mujeres, indios, mestizos y blancos, peruanos o italianos, japoneses y de otras procedencias que habían tenido que nacionalizarse para ejercer la pesca. Conforme hemos visto al tratar sobre la pesca, un significativo número de pescadores italianos se asentó en Chucuito a comienzos del siglo XX, organizándose rápidamente para crear un gremio independiente que fue reconocido en 1900[252].

Hemos elaborado el siguiente cuadro de pescadores por puerto, tomando como base el Censo del Callao de 1905, el Censo de la Provincia de Lima de 1908, y los informes de Coker. No se posee información de los puertos no mencionados:

Paita	125
San José	145
Pimentel	37
Santa Rosa	187
Pacasmayo	36
Salaverry	29
Chimbote	20
Ancón	62
Callao	338
Chorrillos	61
Barranco	2
Miraflores	3
Chilca	78
Mala y Bujama	60
Cerro Azul	29
Pisco	75
TOTAL	1 287

Los otros gremios marítimos eran los que tenían que ver con la actividad de carga y descarga de las naves, labor que es usualmente conocida como trabajo marítimo. En su forma más rudimentaria, el embarque o desembarque de personas y cosas se hacía por la playa, hasta donde era llevada por jornaleros o cargadores. En la orilla, tras pasar por los trámites de aduana, estaban los playeros o tasqueros, quienes debían trasladar la carga o los pasajeros más allá de la rompiente donde se encontraban las lanchas que los llevarían a bordo. En algunos casos, cuando se usaban balsas, la carga podía llevarse prácticamente desde la orilla. Los lancheros se encargaban de llevar o traer la carga del costado del buque, mientras que eran los fleteros los que transportaban a los pasajeros. Ya a bordo, los estibadores o jornaleros trans-

bordaban y acomodaban la carga en las bodegas correspondientes. Todo este complejo proceso, en que la mercadería pasaba por varias manos, se hacía bajo la contabilidad de los tarjadores, y era aliviado en la medida en que el puerto contase con facilidades tales como muelles, plumas o lanchas a motor.

Para llevar a cabo todas estas labores se conformaron diversos gremios marítimos, cuyas funciones e incluso denominaciones fueron variando a lo largo del periodo bajo análisis. Así, al inicio de nuestro periodo encontramos los gremios de playeros, tasqueros, lancheros, fleteros, balseros y jornaleros. Los nombres de los gremios podían variar de puerto en puerto, tal como ocurría en el Callao, donde se encontraban los jornaleros del Muelle y Dársena, de la Compañía Inglesa de Vapores y de la Compañía Sudamericana de Vapores[253]; o en Mollendo, donde figuraba un gremio de izaje, otro de estibadores y un pretendido gremio de chaluperos[254].

Cada uno de los gremios debía concertar sus precios con los diversos agentes involucrados en la actividad marítima: empresas navieras, agencias marítimas, comerciantes y propietarios de muelles. El mecanismo que el Reglamento de Capitanías había fijado para ello consideraba la necesidad de reunir una junta con todos los interesados en el tema, bajo la presidencia de la autoridad marítima local, procediendo a elaborar las tarifas que debían ser remitidas a la Comandancia Principal de Milicias Navales para su posterior aprobación mediante resolución suprema. Una vez aprobadas las tarifas, estas no podían ser revisadas antes de dos años. Al igual que las tarifas arancelarias, las de trabajo marítimo estaban elaboradas considerando diversos conceptos, muchos de ellos solo aplicables al puerto en que regían. El tema de las tarifas se complicó algo más a finales del siglo XIX, cuando la construcción y concesión de varios muelles obligó a considerar separadamente una tarifa de muellaje, de la cual un porcentaje correspondería a los playeros. Similar situación se planteó con los lancheros, que recibían un porcentaje de la tarifa de lanchonaje que cobraban los propietarios de las lanchas.

Conforme veremos luego, al analizar algunos casos concretos, por el mismo hecho de ejercer el monopolio del trabajo portuario, los gremios pudieron realizar algunas exitosas reclamaciones para mejorar sus condiciones laborales y salariales. En esencia, este sistema continuó vigente hasta hace relativamente poco, en manos de la hoy fenecida Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

El Callao había vivido algunos momentos dramáticos en 1904, cuando los jornaleros que trabajaban en el Muelle y Dársena realizaron una huelga que, respaldada por trabajadores de otros sectores, les permitió obtener algunos logros salariales y su reconocimiento como gremio independiente. Con tal motivo y conforme al procedimiento ya ex-

plicado, las autoridades del nuevo gremio se reunieron con las de la Empresa del Muelle y Dársena, los representantes de las navieras y de la Cámara de Comercio del Callao, para elaborar la tarifa que debía regir sus labores. Tras mucho debatir se fijaron los jornales, que entre otras cosas señalaba un monto de S/ 2,60 por la madera y mercadería en general, S/. 3,20 por el carbón y S/. 4 por los metales[255].

Por esos años, la mayor parte del cemento provenía de Gran Bretaña, siendo envasado en grandes barriles cuyo manipuleo de muelle a bodega y viceversa se hacía utilizando cabrestantes o maniobras y una vez en tierra se le rodaba hasta el lugar de almacenamiento. Aparentemente, hubo algunos accidentes con la descarga de estos barriles, afectando a los jornaleros del Muelle y Dársena. Fue por ello que, luego de algunos reclamos previos, en la mañana del 20 de abril de 1907, se negaron a descargar el cemento que venía destinado al Callao en el vapor *Cumbal*, exigiendo que por su peligrosidad debía abonárseles el jornal fijado para el carbón o incluso los metales. Tanto el agente del referido buque como la Empresa del Muelle y Dársena se negaron a acceder a ello, iniciándose así lo que habría de ser una gran huelga portuaria[256].

Aquel mismo día, 270 jornaleros del Muelle y Dársena presentaron un memorial al capitán de puerto del Callao, formalizando su pedido de modificar la tarifa de descarga del cemento y señalando que mantendrían su actitud únicamente con relación a ese producto. Las empresas navieras y la del Muelle y Dársena reaccionaron a este pedido, impidiendo la presencia de los jornaleros a bordo mientras mantuvieran su postura respecto al cemento. De esa manera se paralizaban totalmente las faenas portuarias, obligando a las naves que estaban en tránsito hacia el Callao a dirigirse a otros puertos, con todos los inconvenientes que esto generaba.

El 27 de abril, tras evaluar los informes de la Empresa del Muelle y Dársena, de la Comandancia Principal de las Milicias Navales, de la Cámara de Comercio del Callao y de las empresas navieras (Pacific Steam Navigation Company, Compañía Sudamericana de Vapores, Kosmos, Roland Linie y W.R., Grace), el Ministerio de Guerra y Marina declaró que el pedido de los jornaleros no era procedente. Pese a ello, los jornaleros mantuvieron su actitud, obteniendo la solidaridad de los obreros del Ferrocarril Central y de otras empresas.

El 6 de mayo, el capitán de puerto del Callao informaba al ministro de Guerra y Marina que no había sido posible reanudar los trabajos, remitiendo la lista de los matriculados que se habían negado a ello. Pocos días después eran detenidos diecinueve jornaleros, acusados de ser los cabecillas de la huelga, pero tal detención no amilanó a los demás miembros del gremio que mantuvieron su actitud.

Ante estos hechos, el Gobierno dispuso que la marinería de la escuadra procediese a llevar a cabo las faenas de descarga, no sin antes conminar nuevamente a los huelgistas. Para ello, el capitán de puerto, capitán de navío Toribio Raygada, volvió a hacerse presente en el muelle en la mañana del 10 de mayo. Conforme señala en su informe:

> "Se nombró un grupo de jornaleros para descargar el cemento, los que se negaron a efectuar esa operación. Designado un segundo y tercer grupo, procedieron de idéntico modo, y de manera general manifestaron todos los matriculados, que no trabajarían en el cemento al ser nombrados. En tal emergencia, quedaron suspendidos los trabajos.
>
> "El orden se mantuvo inalterable, y las dotaciones de los buques de la Armada se encuentran listas para dar principio a la descarga y embarque de mercaderías a excepción del cemento, a las 11 h. a.m.
>
> "Me ocupo en este momento de expedir el decreto respectivo, separando de la matrícula a los individuos que componían los tres grupos expresados"[257].

Era innegable que la actitud gubernamental no estaba surtiendo efectos, pues ni los jornaleros cedían ni la marinería podía suplir plenamente sus funciones, al margen de que ya se habían producido algunas fricciones, cuando un grupo de jornaleros se dirigió a Lima para tratar de entrevistarse con el Presidente y con el Ministro de Hacienda[258].

Las agencias navieras y la propia Empresa del Muelle y Dársena debieron sugerir al general Muñiz, ministro de Guerra y Marina, adoptar una medida más enérgica aun: la supresión del conflictivo gremio de jornaleros. En efecto, el 17 de mayo de 1907 fue expedida una Resolución Ministerial en ese sentido, abriendo así la posibilidad para que las citadas empresas pudiesen contratar libremente a sus jornaleros. Esto despertó la inmediata protesta de los huelguistas, quienes establecieron un campamento en la calle del Lazareto, donde recibieron diversas muestras de solidaridad por parte de otras agrupaciones gremiales.

Finalmente, el 24 de mayo, tras tensas negociaciones, se acordó elevar a 3 soles el jornal por la descarga de cemento, poniéndose fin a la huelga que había afectado la vida portuaria por más de un mes. El retorno al trabajo se produjo de inmediato, no sin que la Cámara de Comercio de Lima interviniese para conciliar los intereses de la Empresa del Muelle y Dársena con la de los consignatarios, en relación a quien asumiría el mayor costo generado por el aumento de los jornales.

Había sido una innegable victoria de los jornaleros del Muelle y Dársena, pero el Gobierno se cuidó de no derogar la resolución del 17 de mayo de 1907, que mantenía disuelto al gremio que los agrupaba. Pasado el entusiasmo inicial, los dirigentes gremiales se percataron de esta situación y, convocando a los otros gremios de jornaleros, constituyeron el Centro Unión de Jornaleros del Callao, que inició las

gestiones del caso para lograr la derogatoria de la resolución de mayo de 1907[259].

Tras varios reveses, el Centro Unión de Jornaleros logró organizarse adecuadamente, estableciendo: "...derechos y deberes recíprocos entre sus asociados; y en consecuencia, reglas de conducta que deberán acatar, so pena del ser expulsados del gremio en caso de no cumplir con ellas, con la circunstancia de que la indicada reglamentación está basada en principios de orden y moralidad que garantizan la tranquilidad pública, toda vez que prohibe las huelgas y manifestaciones que podrían comprometerla"[260].

En la medida en que el Gobierno mantuvo su postura respecto a no restablecer el gremio de jornaleros del Muelle y Dársena, el Centro Unión de Jornaleros fue adoptando una posición más beligerante en defensa de sus miembros. Así, en noviembre de 1912, junto con varias federaciones obreras, inició un vigoroso movimiento de reclamaciones que derivarían en otra gran huelga portuaria, iniciada el 7 de enero de 1913. El punto principal de las demandas consistía en la jornada de ocho horas, además del aumento de salarios, auxilios médicos en caso de accidentes y varios otros puntos. El argumento de las ocho horas de trabajo ya había sido esgrimido por los portuarios de Chicama, en octubre de 1906, siendo entonces reprimidos con severidad[261].

Tal como había ocurrido en las huelgas anteriores, la Empresa del Muelle y Dársena, junto con las empresas navieras, se opusieron a todo aumento. En los muelles quedaron sin atender los siguientes vapores: *Warda*, *México*, *Junín*, *Urubamba*, *Mantaro*, *Circasian* y *Prince*. También fueron afectados los veleros *Port Logan*, *Blanquenense*, *Menechuene* y *Mentana*; y en la bahía se hallaban esperando entrar el *Rotheley*, *Nazareth*, *Isle Mound*, *Everett G. Griggs*, *Suldgiort*, *Quenchi* y *Mario*[262].

En los días siguientes arribaron otros buques, agudizando la crisis, mientras los representantes de los jornaleros eran recibidos con muestras de simpatía por el presidente Billinghurst. Finalmente, tras arduas negociaciones, el 10 de enero de 1910 fue expedida una Resolución Suprema dando la razón a los jornaleros. Se establecía así, por primera vez en el Perú, la jornada laboral de ocho horas, triunfo laboral obtenido por los trabajadores portuarios del Callao[263].

Otros gremios marítimos habrían de seguir el mismo camino de la huelga para obtener la jornada laboral de ocho horas, pero como quiera que su poder de presión sobre el Gobierno resultaba significativamente menor que el del Callao, debieron esperar algunos años para ello. Tal fue el caso de los lancheros de la Pacific Steam Navigation Company de Mollendo, que en diciembre de 1917 iniciaron las gestiones para pedir la reforma de su tarifa y el establecimiento de la jornada

laboral de ocho horas. A ese pedido se sumaron los siguientes gremios: lancheros de The Mollendo Agencies C., izaje, estibadores de la The Mollendo Agencies C. y de la Pacific Steam Navigation Co., la cuadrilla de tonelaje, la cuadrilla de conductores, brequeros y cambiadores, la de los donkeros y la de jornaleros de mar. En marzo de 1918, al no haber logrado la atención de sus pedidos, entraron en huelga, paralizando el más importante puerto del sur peruano, por donde también se canalizaba buena parte del comercio exterior boliviano. La medida surtió el efecto deseado en los aspectos salariales y el 30 de ese mes se levantó la huelga[264].

En el otro extremo del litoral, en Paita, el gremio de fleteros entró en huelga en junio de 1917, motivando la adopción de algunas enérgicas medidas por parte del capitán de puerto, capitán de navío José María Garavito. Entre dichas medidas estuvo el arresto de algunos cabecillas y su posterior expulsión del gremio. Algunos detalles vinculados a dicha huelga se encuentran en el expediente que los expulsados presentaron al ministro de Guerra y Marina, pidiendo su reincorporación al gremio. Allí señalan que los incidentes se iniciaron cuando algunos integrantes del gremio fueron expulsados airadamente del recién arribado vapor *Chile*, siendo luego puestos en prisión por orden del capitán de puerto. Algunos de sus compañeros de gremio reclamaron por lo que consideraban un abuso de parte de la autoridad marítima, produciéndose una situación tensa que los llevó a declararse en huelga. Lo cierto es que varios de ellos fueron efectivamente expulsados del gremio, pero casi simultáneamente se aprobaron nuevas tarifas para los lancheros, fleteros y cargadores de ese puerto[265].

No viene al caso hacer un listado de las huelgas portuarias realizadas entre 1906 y 1919, bastándonos con reiterar lo que ya dijimos respecto a la capacidad de presión que los puertos siempre han tenido sobre la economía nacional, especialmente cuando un gran porcentaje de los ingresos fiscales están vinculados a los pagos aduaneros.

La construcción de las obras portuarias en el Callao había afectado a los gremios tradicionales, que ya desde antes de la Guerra del Pacífico comenzaron a reducirse en provecho del gremio de jornaleros. Los playeros, por ejemplo, disminuyeron de casi un millar que eran en 1876 hasta no más de una treintena en 1906, limitando sus labores a la chaza destinada a las embarcaciones menores de 50 toneladas. El ya reducido gremio tuvo algunos problemas internos a finales de 1905, tras lo cual fue reformado, admitiendo nuevos miembros. Tal parece que a través de este procedimiento ingresaron varios ex trabajadores agrícolas, muchos de ellos de ascendencia africana, pero ciertamente el trabajo en sí no mejoró y por el contrario empeoró, produciéndose pérdidas y maltrato a la mercadería. Ello motivó continuas quejas por

parte de las agencias de aduana y alguna propuesta para mejorar este servicio fue presentada por la Cámara de Comercio del Callao, pero nada fue hecho[266].

A finales de 1909, se llegaron a presentar tres propuestas para privatizar las labores de carga y descarga de las embarcaciones menores. Los proponentes eran José Ignacio Reyes y Cía; J.W. Harrison y Víctor Cámpora, y Edmundo Grisolle; se comprometían a no elevar los costos, a construir nuevas chazas y a conservar las existentes; a instalar una grúa y a otras cosas más, entre ellas la de entregar todas las instalaciones al Estado pasados diez años. Fueron varios los argumentos a favor y en contra de estas propuestas, pero finalmente la Comandancia Principal de Milicias Navales y luego el Consejo Superior de Marina y la Dirección de Aduanas, tomando en cuenta, entre otras cosas, que el gremio de playeros no había participado en las huelgas portuarias y que existían medios previstos para evitar los inconvenientes que se argumentaban en su contra, recomendaron desestimar las propuestas mencionadas. El tema no quedó allí, pues varias otras consultas fueron hechas por el Ministerio de Guerra y Marina antes de tomar una determinación final. Entre los consultados estuvo el fiscal de la Corte Superior del Callao, quien en setiembre de 1913 se pronunció en contra de entregar ese servicio a particulares, recomendando a la Capitanía ejercer un mayor control sobre los playeros, cuya actividad consideraba que desaparecería en breve al ampliarse las instalaciones del Muelle y Dársena[267].

Los playeros se percataron rápidamente de lo precario de su situación, acordando mejorar su servicio mediante la adquisición de un cabrestante a vapor que fue instalado en la chaza donde operaban, solicitando a la autoridad marítima que no admitiese más miembros en el gremio. Si alguien debía dejar de trabajar se le podía remplazar, pero el nuevo miembro debería pagar cierta suma de dinero al saliente por concepto de los desembolsos hechos en el cabrestante. El capitán de navío Arce y Folch, comandante principal de las Milicias Navales, consideró que tal pedido era justo y consecuentemente recomendó su aprobación, cosa que finalmente fue hecha por el ministro de Guerra y Marina[268].

El otro gremio afectado por la modalidad de trabajo en el Callao fue el de lancheros, no solo por las facilidades de muelle, donde solo laboraban los jornaleros, sino porque muchas de las empresas establecidas en el Callao contaban con sus propias lanchas. Por tal motivo, hacia inicios del periodo que debemos revisar, el citado gremio ya había desaparecido como tal, dedicándose sus integrantes a transportar lastre para los buques fondeados en la bahía. La gran disminución del tráfico marítimo extranjero, a consecuencia de la Primera Guerra

Mundial, llevó a que en diciembre de 1914, los cuarenta lastreros matriculados pidiesen a la Comandancia Principal de Milicias Navales se les diese preferencia en las faenas de bahía. Atendiendo a este pedido, el capitán de navío Arce y Folch se entrevistó con los representantes de las empresas navieras asentadas en el Callao, logrando que se comprometiesen a darles trabajo, más no la preferencia que reclamaban. Aparentemente, los lastreros quedaron conformes con esta medida[269].

La situación de los lancheros del Callao también se presentó en otros puertos del país, donde las lanchas comenzaron a ser operadas por algunas empresas embarcadoras. Tal fue el caso de Eten, Salaverry, Pacasmayo, Tambo de Mora, Pisco y Mollendo.

Hacia 1914, una subsidiaria de W.R. Grace, The Salaverry Agencies Co., era propietaria de las quince lanchas disponibles en Salaverry, las mismas que atracaban en los tres portalones a través del muelle para proceder a las faenas de carga o descarga. Dichas lanchas podían embarcar hasta unas sesenta toneladas, contando con una dotación de ocho hombres pertenecientes al gremio de lancheros, que percibían un promedio mensual de S/. 50. En 1914, la referida empresa propuso modificar el sistema de embarque mediante el uso de una lancha a motor que pudiese remolcar dos o tres de las otras embarcaciones, reduciendo el número de lancheros en cada una de ellas y reteniendo parte del jornal para sufragar los costos de la nueva embarcación. Este mismo método había sido ya puesto en práctica en otros puertos de la República, entre ellos Eten y Pisco.

El remolcador *Cartavio* entró en funciones en agosto de ese mismo año, aun cuando solo en calidad de prueba pues los lancheros se oponían a ceder parte de sus jornales. Sin embargo, al comprobarse que su uso permitía un mayor número de viajes, compensando así a los lancheros, el sistema fue finalmente aprobado por el Gobierno[270]. Más aun, ese mismo año el Gobierno aprobó el funcionamiento de un segundo remolcador, de propiedad de los agentes marítimos González Larrañaga Hermanos[271].

En 1916 se presentaron nuevos reclamos por parte de los matriculados de Salaverry, que consistían en 56 lancheros, 35 playeros, 28 jornaleros y 10 fleteros[272], motivando que los agentes de aduana de dicho puerto y los propietarios de botes y remolcadores solicitasen al Gobierno la disolución de los gremios marítimos en esa localidad. No hemos podido encontrar dicha petición, pero sí la que los agentes de aduana y propietarios de lanchas de Pacasmayo presentaron en 1918. En ambos casos, usaron argumentos similares, señalando que el monopolio ejercido por los matriculados encarecía excesivamente las tarifas, pidiendo sumas exorbitantes en aquellos casos que no figuraban en las mismas, tales como las emergencias. Atendiendo a estos pedidos, en

agosto de 1916 y diciembre de 1918, respectivamente, el gobierno de Pardo decretó la abolición de los gremios de lancheros y playeros de Salaverry y Pacasmayo[273].

Al menos desde 1896, los lancheros de Tambo de Mora habían logrado que los propietarios de las lanchas les reconocieran las dos terceras partes de los ingresos brutos percibidos por el lanchonaje. Tal situación, sancionada por la costumbre, iba en contra del 50 % que el Reglamento de Capitanías señalaba para esos casos. Con tal respaldo, en mayo de 1909 la Empresa del Muelle y Ferrocarril de Tambo de Mora y la Sociedad Mercantil Cooperativa Unión, únicos agentes embarcadores y propietarios de lanchas de dicho puerto, solicitaron la modificación de ese porcentaje. Naturalmente, el gremio de lancheros trató de defender su posición, mientras que los propietarios de lanchas argumentaban en su contra, acusándolos de falta de disciplina y de realizar cobros excesivos en faenas vinculadas al mantenimiento de las lanchas en que trabajaban. En medio de este proceso, se hundió la lancha *Mazzini*, cuyo casco estaba en mal estado, motivando que los peticionarios ampliasen sus acusaciones para incluir también al capitán de puerto, indicando que no controlaba a los lancheros. Si bien esta acusación fue refutada en todos sus términos, el Ministerio de Guerra y Marina dispuso que se procediese a reformar la tarifa de lanchonaje y a fijar los porcentajes que, de acuerdo a las reglamentaciones vigentes, les correspondían tanto a los propietarios como a los lancheros[274].

Los distintos gremios de fleteros también debieron sufrir la competencia que trajo la presencia de los muelles. En el caso del Callao, esto fue más clamoroso y en 1908 tuvieron que protestar contra la empresa privada Lima Express, que comenzó a prestar servicio de acarreo de pasajeros y su equipaje a bordo y viceversa sin utilizar a los agremiados. El reclamo siguió su curso regular y fue atendido favorablemente por el presidente Leguía, resolviendo en ese sentido en octubre del mismo año[275].

Las condiciones de los trabajadores marítimos de Huacho eran un tanto peculiares, puesto que el muelle se encontraba bajo concesión de Miguel Botto desde 1905. El único gremio de trabajadores marítimos matriculados era el de playeros, cuyas tarifas fueron fijadas en octubre de 1908, en el 50% de los derechos correspondientes a lanchonaje y muellaje de dicho puerto[276]. El gremio de lancheros también existía, pero sus tarifas eran fijadas en negociación directa con las agencias. En 1917, aparentemente por el aumento de tarifas pedido por los playeros, surgieron algunas fricciones con Miguel Botto, que llevaron a que el Gobierno cancelara la concesión y encargara la administración del muelle a la Compañía Recaudadora de Impuestos. Con tal motivo, hubo que reordenar el trabajo marítimo, reapareciendo los gremios de fleteros y jornaleros. Como la única tarifa vigente era la de playeros, se

produjeron nuevas fricciones que llevaron a que el Ministerio de Guerra y Marina enviase al capitán de corbeta Víctor V. Valdivieso para fijar todas las tarifas correspondientes al trabajo marítimo. Así, tras sostener reuniones con todos los involucrados, fueron elaboradas las tarifas de jornaleros, fleteros, lancheros, lanchonaje y playeros, siendo aprobadas por el presidente Pardo en enero de 1919[277].

En 1907 se produjeron incidentes en Chancay, cuando el capitán de dicho puerto se vio obligado a excluir de la matrícula a algunos de los jornaleros que trabajaban en el muelle de ese puerto, de propiedad de la Empresa Agrícola, Ferrocarril y Muelle de Chancay. La referida empresa se negó a acatar tal medida, motivando que se iniciara un proceso que fue dirimido por el ministro de Guerra y Marina, respaldando a la autoridad marítima y autorizando la separación de aquellos individuos que juzgara inaparentes de formar parte de la matrícula. De común acuerdo con la empresa, debían ser sustituidos por seis individuos[278].

En el puerto de Casma, Botto había construido el muelle en 1898, pagando a los playeros y lancheros 35% de los derechos de lanchonaje y muellaje. En febrero de 1907, los sargentos de ambos gremios reclamaron ante el capitán de puerto, Pedro González, para que se les pagase el 50% que fijaba el Reglamento de Capitanías. González llamó a Miguel Botto y ambos se reunieron con los matriculados. En dicha reunión el dueño del muelle se mostró dispuesto a otorgar el 50% a cambio de que los matriculados compartiesen los costos de operación del muelle. Como era de prever, estos últimos se negaron a ello, obligando al capitán de puerto a dirimir proponiendo que la tarifa se fijase en un 40% en un contrato que ambas partes debían firmar. El documento fue suscrito de inmediato y las cosas continuaron de esa manera hasta el arribo del nuevo capitán de puerto, Lizardo Mendiola, a finales de 1908. Enterado de la situación, pues era la Capitanía la que debía pagar semanalmente a los matriculados, Mendiola desconoció el contrato de febrero del año anterior y exigió a la Empresa del Muelle el cumplimiento de lo estipulado en el Reglamento de Capitanías, en el sentido de pagar el 50%. Botto se vio obligado a aceptar esto, aun cuando pidió que se retuviese el 10% hasta que el Ministerio de Guerra y Marina dictaminase sobre este tema. Dicho dictamen se produjo el 19 de noviembre de 1908, respaldando plenamente la actitud del capitán de puerto[279].

En setiembre de 1917 fueron aumentadas las tarifas portuarias de Casma, motivando el airado reclamo de los comerciantes, hacendados y embarcadores de esa localidad, que aducían que, de acuerdo a los términos del contrato de concesión del muelle, firmado por Botto en 1896, las tarifas no debían ser elevadas hasta la conclusión del mismo, en 1925. No obstante, reconocían el derecho de que las tarifas de los playeros, lancheros y fleteros fuesen elevadas. Tal situación llevó a que

el Gobierno determinara la conveniencia de adquirir el referido muelle en 1918[280].

En algunos puertos del norte todavía existían gremios de balseros, que cumplían funciones similares a las de los lancheros, con la diferencia que podían varar las balsas y dejar la carga prácticamente en la orilla. Tal era el caso en Puerto Pizarro, Sechura y Paita. Por otro lado, en Cerro Azul y Chala pervivían los gremios de tasqueros, destinados a llevar y traer la carga desde la orilla hasta los botes, más allá de la rompiente.

A raíz de una gestión llevada a cabo por la Compañía Administradora del Guano en 1912 para que se reconociera si algunos pontones que estaban en el Callao se encontraban en condiciones de navegar, los armadores y capitanes de buques mercantes nacionales presentaron un memorial indicando que si ello era aprobado representaría un serio peligro para la navegación. Luego que el Gobierno atendió su pedido, iniciaron otra gestión para que se prohibiese el cabotaje con lanchas remolcadas, que venía realizando la Compañía W.R. Grace entre Pisco y el Callao desde 1905. Si bien no tuvieron el éxito esperado en este segundo pedido, pues la Compañía Grace arregló sus operaciones a lo que dispuso el Gobierno mediante resolución suprema del 31 de octubre de 1913, comprendieron la conveniencia de agruparse para defender sus intereses, formando en 1915 la Sociedad de Cabotaje Menor de Vela[281].

Ya a finales del periodo revisado, en octubre de 1919, fue constituida la Asociación de Armadores de Cabotaje, en un esfuerzo por restringir las franquicias concedidas por el Gobierno a los buques de bandera extranjera para cubrir el cabotaje nacional[282].

F. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Conforme se ha visto en otros tomos de la *Historia Marítima*, si bien la construcción naval de alto bordo no fue muy común en el Perú del siglo XIX, entre otras razones debido a la ausencia de buenas maderas, la de embarcaciones de reducido tonelaje se llevó a cabo en diversos puntos del litoral.

La mayor parte de estas actividades estaban a cargo de los carpinteros de ribera, que construían botes usualmente destinados a la pesca o al tráfico de la bahía, pero para embarcaciones algo más complejas había que recurrir a unos pocos constructores navales asentados principalmente en el Callao.

Lamentablemente, no sabemos con exactitud cuántos eran estos constructores navales durante el periodo 1906-1919, pero hemos podido encontrar algunos de ellos en diversas fuentes. Así, en el *Alma-*

naque de El Comercio correspondiente a 1906, aparece el anuncio de la Viuda e hijos de Antonio Fernández, constructor naval. Español de nacimiento, Fernández había llegado al Callao en 1862, jugando un papel importante en la fundación del Club de Regatas Unión. El taller se hallaba ubicado en el N° 2 de la calle Manco Cápac y tras su muerte pasó a ser manejado por la viuda e hijos. Conforme rezaba el aviso: "este antiguo y acreditado taller, montado a la moderna, cuenta con operarios de primera clase de embarcaciones menores, lanchas, falúas, chalupas, botes fleteros y pescadores, giges, velas, banderas, etc. Prontitud y esmero. Precios sin competencia"[283].

Es muy posible que hubiese al menos otro constructor naval en el Callao aquel año, pues en el censo de 1905 figuraba uno en tal condición[284]. Lo cierto es que en julio de 1906 aparecía en la revista *Prisma* otro aviso, anunciando que la lancha automóvil *Constanza*, construida en el Callao, con casco de acero, 25 toneladas de desplazamiento, saloncito y toilete, "hará viaje de recreo a la Isla de San Lorenzo, Ancón, Chorrillos o donde la soliciten"[285].

A principios de 1907 se habría instalado otro astillero en el Callao, pues a mediados de abril, lanzaron un casco para una nave de 200 toneladas, pues eso es lo que indica el reportero de la revista *Prisma* que cubre esa noticia[286].

A finales de 1908, fue lanzada al agua la lancha *Zepellin*, construida por Eduardo Heinrich y apadrinada por el ministro de Guerra y Marina[287]. El mismo Heinrich construiría en 1910 dos veleros deportivos, el *Lima* y el *Callao*, con capacidad para seis personas, quilla rebatible u orza, una suerte de vela latina y foque. De acuerdo a la información disponible, eran los primeros veleros deportivos construidos en el país[288].

En 1911, el ingeniero Eduardo Villarán lanzó al agua un dique flotante con capacidad para levantar embarcaciones hasta de 350 toneladas. Trataba así de suplir la ausencia del viejo dique del Callao, hundido en julio de 1907[289], sin pretender competir con el gran dique flotante adquirido por la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao ese mismo año en Gran Bretaña. Pese a que la atención de las embarcaciones menores de 350 toneladas solo significaban menos del 5% de sus actividades, la citada compañía se opuso a que se concediera autorización a Villarán para operar su dique, alegando tener derechos exclusivos para tal tipo de servicios. No obstante esto, el Gobierno consideró que podía mantener su protección a la referida empresa, sin necesidad de establecer un privilegio en su favor, debiendo competir con el nuevo dique para captar las embarcaciones menores de 350[290].

En el álbum titulado *Lima Gráfico en 1915*, aparecido en 1916, figura Benjamín C. Peña como "Constructor Naval Nacional", asentado en la calle Constitución N° 61. Peña debía haber estado operando ya

algún tiempo, pues entre las embarcaciones que señala haber construido figuran el pailebot motor *Savoya*, de Molfino y D'Fragia; y el vapor *Talismán*, de Piérola y Saavedra; con la indicación de que eran los de mayor tonelaje construidos en el Callao, habiendo sido premiado por el Concejo Provincial del Callao con medalla de plata en 1916. También construye lanchas "y realiza trabajos concernientes a su ramo y profesión"[291]. El *Talismán* fue lanzado al agua el 5 de enero de 1916, fue la madrina la condesa de Roquigny y la ceremonia contó con la bendición de monseñor Drinot[292].

En el mismo álbum se puede apreciar una propaganda de la Factoría El Águila, donde se construían balandras y motores para el cabotaje. Para graficar esto, incluían una fotografía de una balandra cuando todavía se encontraba en gradas. Este tipo de actividad llevaría a que la factoría incursionase en la actividad marítima como armador, hacia 1918[293].

Finalmente, en Salaverry había un pequeño astillero techado, que ya venía funcionando en 1909[294]. Habría sido en ese astillero que Manuel Arroyo construyó el pailebot *Salaverry* para la agencia marítima González Larrañaga Hermanos[295]; y en 1919 tenemos que Antonio Barbarichs construye el vapor *Piquero*, adquirido ese año por la Compañía Administradora del Guano[296].

Como es usual en los puertos, también existían algunos modelistas navales, tal como Elías Sablich, quien en agosto de 1909 realizó una exposición en el Museo Histórico, que entonces funcionaba en el segundo piso del Palacio de la Exposición, mostrando "sobre un tablero de 20 pies por 9 de dimensiones, seis grandes acorazados de la flota americana y nuestros cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, y un sumergible de tipo francés, siendo aquellos de 4 pies de eslora"[297]. Nos preguntamos si no serán estos los modelos que en 1917 fueron donados al Museo Naval del Perú.

Entusiasta por su actividad, en 1908 Sablich había enviado un proyecto a la marina norteamericana proponiendo algunos arreglos para ubicar piezas de artillería en caza y retirada en los nuevos modelos de acorazados que se estaban construyendo. Tal propuesta fue desestimada por el Bureau of Construction and Repair, pero le sirvió de aliciente para dirigirse al gobierno peruano pidiendo se le enviase a seguir estudios de arquitectura naval en algún astillero extranjero[298].

Finalmente, vinculado quizá a las reparaciones marítimas, encontramos en 1910 al buzo italiano Roza, quien en junio de aquel año, provisto de escafandra y manguera, rescató un cajón de munición caído al mar durante el embarque de tropas que se enviaban al norte, ante la crisis que se vivía con Ecuador[299]. Tres años después encontramos otro buzo, Alberto Belliki, solicitando autorización para extraer objetos del fondo de la bahía del Callao[300].

NOTAS AL CAPÍTULO IX

1. *Almanaque de El Comercio.* Año XXVIII, 1919, p. 8. En esta misma fuente aparece el puerto de Ilo como uno de los tres puertos más importantes con que contaba el país en aquel año, desplazando al parecer al de Mollendo. Todo parece indicar que el progreso de este puerto moqueguano correspondería a la segunda mitad del siglo pasado.
2. CISNEROS, Carlos B..., *Reseña económica del Perú.* Lima 1906, Ministerio de Fomento, 1906, p. 22.
3. BONILLA, Heraclio..., *Gran Bretaña y el Perú 1826-1919. Informes de los cónsules británicos.* Lima, 1975. IEP, vol. II, p. 181.
4. *Ibídem.*
5. *Ibídem.*
6. *Ibídem.*
7. *Ibídem.*
8. *El Comercio,* agosto 14, 1907, p. 4.
9. Mensaje al Congreso Ordinario 1907, p. XLVII.
10. BONILLA..., *Informes de los cónsules,* vol. II, p. 217.
11. *Ibídem.*
12. *Ibídem.*
13. Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio, de 1909, p. 209.
14. BONILLA..., *Informes de los cónsules,* vol. II, pp. 233-234.
15. *Ibídem...,* vol. II, p. 235.
16. *Ibídem...,* vol. II, p. 243.
17. *Ibídem.*
18. *Ibídem...,* vol. II, p. 168.
19. *Ibídem...,* vol. II, p. 252.
20 *Ibídem...,* vol. II, p. 189.
21. *Ibídem...,* vol. II, p. 293.
22. *Ibídem.*
23. *Ibídem.*
24. *Ibídem.*
25. *Ibídem...,* vol. II, p. 294.
26. *Ibídem.*
27. *Ibídem.*
28. *Ibídem.*
29. *Ibídem...,* vol. II, p. 295.
30. *Ibídem.*
31. Ibídem.
32. Ibídem.

33. *Memoria de Guerra y Marina 1913*; p. LIV.
34. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 334.
35. *Ibíd.*..., vol. II, p. 333.
36. *El Comercio,* enero 24, 1913, p. 1 (editorial).
37. *El Comercio,* enero 24, 1913, Edición de la mañana p. 1.
38. *El Comercio,* enero 24, 1913, Edición de mañana p. 1 (editorial).
39. *El Comercio,* octubre 13, 1913, Edición de la mañana p. 1 (editorial).
40. *El Comercio,* octubre 13, 1913, edición de la mañana p. 1 (editorial).
41. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, pp. 340-341.
42. *Ibídem*..., vol. II, p. 362.
43. *Ibídem*..., vol. II, p. 366.
44. *Ibídem*..., vol. II, pp. 366-367.
45. *Ibídem*..., vol. II, p. 367.
46. *Ibídem*..., vol. II, p. 367.
47. *Almanaque de El Comercio*, 1919, año XXVIII.
48. CISNEROS, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 25.
49. *Ibídem.*
50. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. IV, p. 73.
51. *Actualidades,* N° 238, p. 870.
52. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. IV, p. 74.
53. *Ibídem*..., vol. IV, p. 74.
54. *Ibídem*..., vol. IV, p. 75.
55. *Ibídem*..., vol. II, p. 255.
56. Cifra estimada "con bastante corrección" a pesar de haberse producido un censo veinte años atrás.
57. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. IV, p. 81.
58. *Ibídem*..., vol. IV, p. 82.
59. *Ibídem*..., vol. IV, p. 80.
60. *Ibídem*..., vol. IV, p. 81.
61. *Ibídem*..., vol. IV, p. 81.
62. *Ibídem*..., vol. II, p. 239.
63. *Ibídem*..., vol. II, p. 243.
64. *Ibídem*..., vol. IV, p. 86.
65. *Ibídem.*
66. *Ibídem.*
67. *Ibídem.*
68. *Ibídem.*
69. *Ibídem.*
70. *Ibídem*..., vol. IV, p. 85.
71. *Ibídem*..., vol. IV, p. 92.
72. *Peru Today*..., Julio 1912, vol. IV, p. 200.
73. *Peru Today*..., Julio 1912, vol. IV, p. 200.
74. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. IV, p. 92.
75. *Ibídem.*
76. *Ibídem.*
77. *Ibídem.*
78. *Ibídem*..., vol. IV, pp. 91-92.
79. *Ibídem*..., vol. IV, p. 91.
80. *Diccionario Geográfico Peruano.* Almanaque de *La Crónica*, 1918, p. 303.
81. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 367.
82. FLÓREZ NOHESELL, Miguel..., *Monografía de los Puertos del Perú.* Lima, 1986. IEHMP, p. 571.

83. MIDDENDORF, Ernst..., *Perú. Observaciones y estudios.* Lima, 1973. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, T. II, p. 297.
84. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22.
85. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 275.
86. *El Comercio*, julio 7, 1911, edición de la mañana, pp. 1-2.
87. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 313.
88. *Ibídem...*, vol. II, p. 343.
89. *Ibídem.*
90. *Ibídem...*, vol. II, p. 344.
91. *Ibídem.*
92. *Ibídem.*
93. *Ibídem.*
94. *Ibídem.*
95. *Ibídem*, vol. II, p. 345.
96. *Diccionario Geográfico.* p. 341.
97. *Ibídem...*, vol. II, p. 29.
98. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22. En el Almanaque de *La Crónica* para 1918, esta medida difiere al señalar que el muelle de fierro Mitchell, tenía 480 m, por 8 de ancho (p. 401).
99. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 640.
100. *Diccionario Geográfico...*, p. 401.
101. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República del Perú.* T. XII, p. 337.
102. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 677.
103. *Almanaque de El Comercio*, 1919.
104. *Mensaje al Congreso de la República del Presidente José Pardo.* 1908, p. LI.
105. *Revista de Marina*, 1909, N° 23-24, p. 561.
106. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 545-548.
107. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 551.
108. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 861.
109. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 315.
110. *Diccionario Geográfico*, p. 176.
111. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p.22. El *Diccionario Geográfico Peruano* y Almanaque de *La Crónica* para 1918, consignan un muelle Mitchell de 788 m.
112. *Diccionario Geográfico...*, p. 176.
113. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 35.
114. *Memoria del Ministro de Marina.* 1920, p. 65.
115. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 739.
116. *Diccionario Geográfico...*, p. 335.
117. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22.
118. *Diccionario Geográfico...*, p. 335.
119. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22.
120. *Diccionario Geográfico...*, p. 209.
121. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 367.
122. *Diccionario Geográfico...*, p. 209.
123. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 643.
124. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 707-708.
125. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 761-762.
126. *El Comercio*, julio 7, 1911, Ed. de la mañana, p. 2.
127. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 755 y 758.
128. *Diccionario Geográfico...*, p. 425.
129. El *Diccionario Geográfico* y el Almanaque de *La Crónica* para 1918, señalan que el muelle tenía 167 m.

130. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 741-742.
131. *Diccionario Geográfico...*, p. 190.
132. *Diccionario Geográfico...*, p. 142.
133. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22.
134. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 747-748.
135. *Ibídem.*
136. BONILLA..., *Ob. cit.*, vol. II, p. 292.
137. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22.
138. *Diccionario Geográfico...*, p. 433.
139. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 721.
140. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 35.
141. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 783.
142. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, pp. 517-538.
143. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 22. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 771.
144. *Diccionario Geográfico...*, p. 238.
145. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 834.
146. FLÓREZ..., *Ob. cit.*, p. 848.
147. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana". En: *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.* Lima. Dirección de Intereses Marítimos - Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1993, pp. 181-197.
148. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913: doc. 111.
149. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913. *El Comercio*, febrero 6, 1913. *Peru Today...*, vol. IV, Nº 11 (febrero 1913), p. 604.
150. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, ff. 193-205.
151. *Ibídem*: f. 195.
152. *Legislación Militar...*, T. III, p. 209.
153. *Memoria de Guerra y Marina 1908...*, p. xxv.
154. *Legislación Militar...*, T. VI, p. 335.
155. *Memoria de Guerra y Marina 1912...*, p. 21.
156. *Memoria de Guerra y Marina 1913...*, p. liii.
157. *Memoria de Guerra y Marina 1914...*, p. 22.
158. *Memoria de Guerra y Marina 1920...*, p. 10.
159. A.H.de M. Libro Copiador 732, f. 150; Capitanías de Puerto, Comandancia Principal, 1908; Libro Copiador 207, ff. 17, 20, 209 y 364; Libro Copiador 228, ff. 51, 135, 221 y 401.
160. A.H.de M. Ministerio de Relaciones Exteriores, 1913, ff. 52 y 53.
161. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912: doc. 148.
162. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913: f. 309.
163. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1905: doc. 7; 1912, doc. 47.
164. STIGLICH, Germán..., *Derrotero de la Costa del Perú.* Lima, Lit. y Tip. P. Berrío, 1918, p. 30. *Derrotero de la Costa del Perú.* Callao, Dirección de Hidrografía y Navegación, 1981, T. I, p. B-121.
165. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912: doc. 27.
166. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912: doc. 166.
167. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 19.
168. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912: doc. 166.
169. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1906.
170. CISNEROS..., *Ob. cit.*, p. 21.
171. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, doc. 14.
172. No hemos podido determinar el nombre del prefecto de Piura, pudiendo haber sido el coronel Agustín Zapatel o don Jorge García Irigoyen.

173. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, p. 88-91.
174. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, ff. 171-173.
175. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, doc. 85.
176. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1908, ff. 4-36.
177. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1908, ff. 6.
178. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1908, doc. 12.
179. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, doc. 97.
180. *Memoria de Guerra y Marina 1912...*, p. 21.
181. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1905, 1913, f. 200.
182. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, f. 196.
183. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, ff. 199-200.
184. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, f. 344.
185. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, doc. 151.
186. *Memoria de Guerra y Marina 1915...*, p. 37.
187. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1910.
188. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912.
189. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, f. 197.
190. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1907, doc. 2.
191. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1907, doc. 5.
192. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, doc. 149.
193. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1910, doc. 13.
194. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, doc. 149.
195. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1911, doc. 14.
196. *Memoria de Guerra y Marina 1915...*, p. 37.
197. *Memoria de Guerra y Marina 1917...*, p. ixxxi.
198. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912, doc. 150.
199. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1909.
200. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913, doc. 16.
201. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1910, doc. 17.
202. Resolución suprema del 1/5/1917, [*Legi. .ción Militar* X: p. 221].
203. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina*, General D. Benjamín Puente, presenta al Congreso. 1917. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1917, p. 67.
204. Resolución Suprema del 16/10/1917 [*Legislación Militar* X: 235-236. GARAYCOCHEA, II: 22-23].
205. CASANAVE, Octavio..., *Memoria que el Ministro de Marina presenta al Congreso Ordinario de 1924* (Lima, Casa Editora *La Opinión Nacional*, 1925).
206. GARCÍA CALDERÓN, Francisco..., *Diccionario de la legislación peruana*. Lima, 1879, T. II, pp. 960-961.
207. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1902.
208. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913.
209. "Un acto de heroísmo", en *Prisma*, año II, N° 11 (1/4/1906), p. 24.
210. *Legislación Militar,* T. X, p. 212.
211. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913.
212. OLIVO, Juan Francisco..., Índice detallado de las leyes y resoluciones legislativas de carácter general que han sido promulgadas y publicadas desde el 1° de enero de 1900 hasta el 1° de julio de 1916 (Lima, Cámara de Diputados, 1916): pp. 103-104.
213. A.H.de M. Expedientes Administrativos, 1903.
214. ALFRED St. John..., "Informe sobre el intercambio comercial y la situación general del Perú durante el año 1903". En BONILLA, Heraclio (compilador). *Informes de los cónsules británicos*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos y Banco Industrial del Perú, 1975, T. II, p. 71.
215. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1911. Lima, 1911, p. 38.

216. OLIVO, Juan Francisco..., *Ob. cit.*, pp. 103-104.
217. *Legislación Militar*, IV, pp. 212-213; V, pp. 185-186, 199-200.
218. Decreto supremo del 1/4/1909 [*Legislación Militar* VI: 307-310].
219. Resolución Ministerial de Guerra y Marina del 26/4/1909 [*Legislación Militar* VI: 313].
220. Paul de Marguerye Director de Marina, al Comandante Principal de Milicias Navales, Lima 8/10/1909, transporte *Chalaco*, A.H.de M. Comandante del *Chalaco* al Comandante Principal de las Milicias Navales, N° 136, A.H.de M. Libro copiador 889 (25), p. 240. *Legislación Militar*, T. VI, p. 332.
221. *Legislación Militar*, T. VI, p. 326. STIGLICH, Germán..., *Derrotero de la Costa del Perú*. p. 137.
222. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1911.
223. STIGLICH, Germán..., *Derrotero de la Costa del Perú*. pp. 182, 184.
224. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912.
225. *Legislación Militar*, T. X, pp. 205-206. OLIVO, Juan Francisco..., *Ob. cit.*, T. I: 583. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina, General D. Benjamín Puente, presenta al Congreso*. 1917. Lima, 1917, p. 67.
226. STIGLICH..., *Ob. cit.*, p. 103.
227. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina, General D. Benjamín Puente, presenta al Congreso*. 1917 (Lima, 1917): 67.
228. *Legislación Militar de Guerra y Marina*, T. 12, p. 271.
229. OLIVO, Juan Francisco..., *Ob. cit.*, 1919, T. I: 583.
230. *Legislación Militar*..., T. X, pp. 225-226.
231. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1906: nombramiento de José Salvador Ureta como 3er guardián del faro de Palominos, en reemplazo de Juan C. Buendía, que ha renunciado.
232. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1904.
233. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1912.
234. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1913.
235. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1903.
236. A.H.de M. Capitanías de Puerto, 1908.
237. CISNEROS, Carlos B..., *Ob. cit.*, pp. 33-35.
238. *Ibídem*..., p. 45.
239. *Almanaque de El Comercio* para 1906. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, p. 187 *Almanaque de El Comercio* para 1914. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1913, T. XXIII, p. 213. *Almanaque de La Prensa*. 1908-1909. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, p. 673.
240. *Almanaque de El Comercio* para 1906. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, p. 320. *Almanaque de El Comercio* para 1908. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1907, T. XVII, p. 141.
241. *Almanaque de El Comercio* para 1907. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1906, T. XVI, p. 191.
242. *Almanaque de La Prensa*. 1908-1909. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 799-800.
243. *Almanaque de El Comercio* para 1910. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1909, T. XIX, p. 156.
244. *Almanaque de El Comercio* para 1907. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1906, pp. 136, 224-225 y 243.
245. *Almanaque de La Prensa*. 1919. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1918, p. 51.
246. UGARTE, J. de D..., *Lima gráfico en 1915*. Lima, Litografía - Tipografía Teodoro Scheuch, 1916.
247. *Almanaque de El Comercio* para 1917. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1916, T. XXVI, p. 232.

248. *Almanaque de La Prensa.* 1908-1909. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, p. 583.
249. *Legislación Militar de Guerra y Marina*, T. 11, p. 380.
250. A.H.de M. Libro Copiador 732, f. 150; Capitanías de Puerto, Comandancia Principal, 1908; Libro Copiador 207, pp. 17, 20, 209 y 364; Libro Copiador 228, pp. 51, 135, 221 y 401.
251. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *La República - 1884 a 1906*, en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1991, T. XII, vol. 2, pp. 200-214. INDACOCHEA QUEIROLO, Alberto..., Trabajo Marítimo. En *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980, pp. 295-296.
252. A.H.de M. Libros Copiadores 45 y 719.
253. A.H.de M. Libros Copiadores 45 y 719.
254. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremios de Trabajadores Marítimos de Mollendo, ff. 2-140.
255. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *Ob. cit.,* vol. 2, pp. 632-642. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República*, T. XI, pp. 250-258. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Trabajadores Marítimos del Callao, ff. 1 y 40. *Legislación Militar.* Lima, 1911, T. III, pp. 224-225, 230-234.
256. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Trabajadores Marítimos del Callao. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú* (1968), T. XI, pp. 262-264. BASADRE, Jorge..., *Historia de la Cámara de Comercio de Lima.* Lima, 1963, pp. 80-81.
257. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Trabajadores Marítimos del Callao, f. 35.
258. *Actualidades*, V, N° 215 (11/5/1907), p. 508; N° 216 (18/5/1907), p. 531.
259. *Legislación Militar.* Lima, 1910, pp. 280-281.
260. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Trabajadores Marítimos del Callao, ff. 1-2.
261. TEMOCHE BENITES, Ricardo... *Cofradías, gremios, mutuales y sindicatos en el Perú.* Lima, Impresora Escuela Nueva, 1987, p. 122.
262. TEMOCHE..., *Ob. cit.*, pp. 122-128.
263. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República* (1968), T. XII, pp. 243-245.
264. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremios de trabajadores marítimos de Mollendo, ff. 52-140.
265. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Trabajadores Marítimos del puerto de Paita, ff. 1-12. *Legislación Militar.* T. X, p. 226.
266. A.H.de M. Expedientes Administrativos, José Ignacio Reyes y Cía., ff. 8-10.
267. A.H.de M. Expedientes Administrativos, José Ignacio Reyes y Cía., ff. 14-21.
268. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de playeros del Callao, ff. 2-10.
269. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de lancheros del Callao, ff. 1-2.
270. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Salaverry Agencies Company.
271. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Agencia González Larrañaga.
272. *Almanaque de La Prensa.* 1908-1909 .Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 799-800.
273. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Agentes de aduana y propietarios de lanchas del puerto de Pacasmayo, ff. 1 y 4.
274. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Empresa del Muelle y Ferrocarril de Tambo de Mora. *Legislación Militar,* T. VI, p. 324.
275. *Legislación Militar.* Lima, 1907, T. V, p. 268.
276. *Ibídem...*, pp. 270-275.
277. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Gremio de Trabajadores Marítimos del Puerto de Huacho, ff. 29-55. FLOREZ NOHESELL..., *Ob. cit.,* pp. 123-124.

278. *Legislación Militar.* Lima, 1907, T. V, pp. 183-184.
279. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Miguel Botto. *Legislación Militar.* T. V, p. 276.
280. *Legislación Militar.* T. X, pp. 232-233. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Comerciantes del puerto y pueblo de Casma. FLOREZ..., *Ob. cit.*, p. 122.
281. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Armadores y Capitanes de la Marina; Sociedad de Cabotaje Menor de Vela del Callao.
282. CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *La Marina Mercante en la República, 1821-1968.* Lima, 1980, T. II, pp. 83-84.
283. *Almanaque de El Comercio para 1906.* Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, año XV, p. 193.
284. *Censo de la Provincia Constitucional del Callao, 20 de junio de 1905.* Ministerio de Fomento, Lima, 1906, cuadro 42.
285. *Prisma*, II, N° 17 (1/7/1906), p. 27.
286. *Prisma*, III, N° 36 (16/4/1907), p. 27.
287. *Variedades*, IV, N° 43 (26/12/1908), p. 1384.
288. *Variedades*, VI, N° 128 (13/8/1/910), p. 1004.
289. GOYTIZOLO..., *Actualidades*, V, N° 226 (27/7/1907), p. 815.
290. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Eduardo Villarán.
291. UGARTE, J. de D..., *Ob. cit.*
292. *Variedades*, XII, N° 410 (8/1/1916), p. 65.
293. UGARTE, J. de D..., *Ob. cit.*
294. *Variedades*, VI, N° 97 (8/1/1910), p. 62.
295. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Agencia González Larrañaga.
296. MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO. *Memoria del ministro de Hacienda y Comercio al Congreso Ordinario de 1920*, II, pp. 481-482. r/s 26/9/1919.
297. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Elías Sablich.
298. A.H.de M. *Ibídem.*
299. *Variedades*, VI, N° 120 (18/6/1910), pp. 752-753.
300. A.H.de M. Capitanías de Puertos. Comandancia Principal de Milicias Navales, 1913.

Capítulo X

COMPAÑÍAS NAVIERAS, RUTAS Y TARIFAS

A. LA COMPAÑÍA PERUANA DE VAPORES Y DIQUE SECO DEL CALLAO

Es cierto que el nombre de Reconstrucción Nacional, que Jorge Basadre ha consagrado al periodo que concluye en 1899 resultaría equívoco si consideramos que para ese año la Reconstrucción Nacional no había concluido. En escritos iniciales, Basadre señaló como límites cronológicos de esta etapa 1884-1919[1]. Aunque bien sabemos que las periodificaciones tienen tan solo un carácter referencial y que de ningún modo pueden o deben asumirse con caracteres de exactitud, aun así podemos pensar que la Reconstrucción Nacional demoró todavía algunos años más.

De hecho bien 1899 no fue ese límite. Sin duda, lo que quiso significar Basadre es que hasta el gobierno de Piérola –que concluye el 8 de setiembre de 1899– se habían dado las bases, –o colocar los cimientos– de lo que sería la Reconstrucción Nacional. Creemos que esos fueron, en el orden económico, fundamentalmente dos: el Contrato Grace, que firma Cáceres durante su primera administración, y la creación de la Libra Peruana de Oro, realizada por Piérola durante su administración presidencial. Así, los dos grandes adversarios de esta época, se daban la mano –tal vez inconscientemente– en aras de la Reconstrucción del país, tan maltrecho luego de la infausta guerra de 1879, que lentamente y con enorme dignidad, se iba rehaciendo de tantísimos daños. La aparición tímida de algunas industrias, aunque pequeñas, hasta fines del siglo XIX, el desarrollo de la industria textil paralelamente en Vitarte, el surgimiento de movimientos obreros cuya

voz se hace oír, con paralizaciones principalmente en los sectores de los estibadores del Callao, los tipógrafos, los panaderos y pasteleros, entre otros, son testimonios de que a pesar de tantas precariedades, el país iba resurgiendo después de la postración en que quedó luego de la paz de Ancón.

En el orden económico, las cifras de nuestras exportaciones e importaciones sugieren también, cada vez, un mayor movimiento comercial. Los informes sobre movimiento marítimo anunciaban también el incremento de él no solo en el principal puerto, el Callao, sino en Pacasmayo, Salaverry o Islay, por nombrar algunos otros.

Fue dentro de este clima, y contando con la preocupación del gobierno de Pardo por impulsar todo aquello que contribuyera a acelerar el mejor desarrollo del comercio en el país, que se va a dar origen a la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao. Todo hace pensar la coincidencia entre el Presidente de la República –don José Pardo y Barreda– y su Premier y Ministro de Hacienda –don Augusto B. Leguía– en idéntica preocupación, afán.

Mas no están ausentes en nuestra historia, intentos anteriores en el mismo sentido. Así, años después de la paz de Ancón, por no mencionar intentonas anteriores, se constituyó una compañía que contaba "con tres vaporcitos –el *María Luisa*, el *Luisa* y el *Grimanesa*– que se vio obligada a liquidar..."[2] Algunas precariedades –escasez de capitales y antigüedad de los buques, entre otras– hicieron fracasar un nuevo intento hacia fines del siglo XIX.

El amanecer del presente siglo, en medio de un clima cuyos marcos en general hemos señalado con anterioridad, hizo que se renovaran los esfuerzos por concretar el establecimiento de una línea mercante peruana que llevara nuestra bandera a los distintos puntos del globo. Ese empeño culminó en 1906.

La primera preocupación, creemos, se centró en estimular la presencia de naves nuestras en los distintos puertos de nuestro litoral. A ese fin apuntó sin duda, la Ley de 17 de diciembre de 1902 –en los días del gobierno del Ingeniero Eduardo López de Romaña– que "exoneró de derechos a las embarcaciones y materiales que fueren importados para el comercio de cabotaje"[3]. La misma inquietud estaría en la dación de la ley de 16 de diciembre de 1093, ya en los días del breve gobierno de don Manuel Candamo. Su propósito principal era fomentar la marina mercante nacional[4].

La prematura desaparición del presidente Candamo no impidió que se continuaran las acciones tendientes a favorecer a nuestra marina mercante, que se verificarían durante la presidencia de don Manuel Pardo y Barreda y la gestión de su ministro don Augusto B. Leguía. Creemos inútil el privilegiar a uno u otro, el presidente o el ministro, en

orden a atribuirle la paternidad de la iniciativa. Entonces ambas figuras políticas, sin duda con bastante mayor vuelo político el presidente, conjugaron sus afanes para culminar la empresa. El tiempo –y ya cuando el entonces ministro alcanzaba mayor peso político– separaría a ambas figuras, enfrentándolas en la arena política. No nos corresponde dentro de esta temática desentrañar los motivos de esas disensiones, ni mucho menos pretender retrotraer la emulación de uno u otro a la época en que ambos, simplemente compartían idénticos ideales. Fue obra común, de uno y otro, en medio de un clima de reconstrucción económica que hacía pensar en mejores días para la República, en los cuales era deseo de muchos, que la presencia de una compañía nacional, al lado de tantas otras extranjeras, significara un apoyo también para la Marina de Guerra, cuando ella lo requiriera. Creemos que fue aspiración general; ha dicho Basadre con razón:

> "El anhelo de fomentar la marina mercante nacional estrechamente unido a ilusiones de prosperidad y progreso, alcanzó gran formato con el Proyecto que el Poder Ejecutivo envió a la Cámara de Senadores en la primera legislatura extraordinaria de 1905 para el establecimiento de una compañía nacional de vapores y dique del Callao"[5].

Varias razones se reunían, pues si, por un lado, para algunos lo más importante era contar con un poderoso elemento auxiliar en caso de una guerra, otros veían también la oportunidad de 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 de nuestro primer puerto; el dique flotante de esta empresa, además, carecía de capacidad para recibir buques de gran tonelaje"[6]. Lo había dicho el presidente Pardo en *Mensaje al Congreso Ordinario de 1905*:

> "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".

Fue durante el segundo Congreso Extraordinario de 1905, en que se debatió con la intervención del ministro Leguía el proyecto sobre la compañía a formarse. El 3 de febrero del siguiente año se promulgó la Ley respectiva que disponía la creación de una compañía que no solo significara una marina mercante propia, sino que también debería adquirir y explotar un dique en el primer puerto de la República. El tenor de dicha ley, la ley N° 194, es el siguiente:

> "Art. 1°. El Poder Ejecutivo gestionará la organización de una Compañía Nacional de Vapores que establecerá las líneas de navegación señaladas

en el Artículo 2°. y que construirá y explotará un dique flotante en el Callao.

Art. 2°. 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. 3°. 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. 4°. Autorízase al Poder Ejecutivo para otorgar a la Compañía Nacional de Vapores, además de las concesiones y franquicias acordadas por los artículos 9° y 10° 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 la dicha subvención.
3. La exoneración de impuestos que afecten la navegación y de los de patentes 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. 5°. La Compañía deberá obligarse a seguir itinerarios fijos en sus viajes.

Art. 6°. 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 aquella reclamar indemnización de ningún género.

Art. 7° El Gobierno establecerá las condiciones que deben reunir los vapores en cuanto a su construcción, velocidad, desplazamiento, número de la subvención, a los servicios que prestará la Compañía al Gobierno y a las tarifas que éste pagará por dicho servicio.

Art.8° La Compañía queda sometida a las obligaciones impuestas por el Artículo 9° de la ley de 16 de Diciembre de 1903".

Fue unánime el entusiasmo que el dispositivo legal despertó. Ese

mismo mes, el día 22, un grupo de personas vinculadas a la actividad mercantil[7], se reunieron y acordaron constituir una empresa que cumpliera los fines de la ley del 6 de febrero. De la reunión surgió un directorio provisional que estuvo constituido por José Payán, David S. Inglehart, Enrique de la Riva Agüero, Pedro D. Gallagher y Nicanor M. Carmona. Su objetivo era gestionar la constitución legal de la compañía[8], habiendo convenido además "que el capital inicial de la negociación, fijado en trescientas mil libras peruanas, sería aumentado en la misma suma por medio de bonos que se emitirían con subvención del Gobierno"[9]. La aceptación de la empresa y sin duda el prestigio de quienes aparecían como sus organizadores, debió de contribuir a que muy rápidamente fueran colocados los bonos emitidos contándose entre sus adquirientes "no pocos trabajadores modestos"[10].

El 21 de julio de 1906 y con un capital de trescientas mil libras peruanas, se constituía la "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". El dispositivo legal que coronaba todo el empeño de creación de la empresa 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 el dictamen del Ministerio Fiscal; y aceptando la indicada propuesta;

Se resuelve:

Los señores Nicanor M. Carmona, Pedro D. Gallagher, David S. Inglahart, 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 Callao y Panamá, con escalas en dos puertos del Perú, cuando 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 e intermedios, servida por vapores no menores de dos mil toneladas brutas de registro y que tendrán 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 que 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.

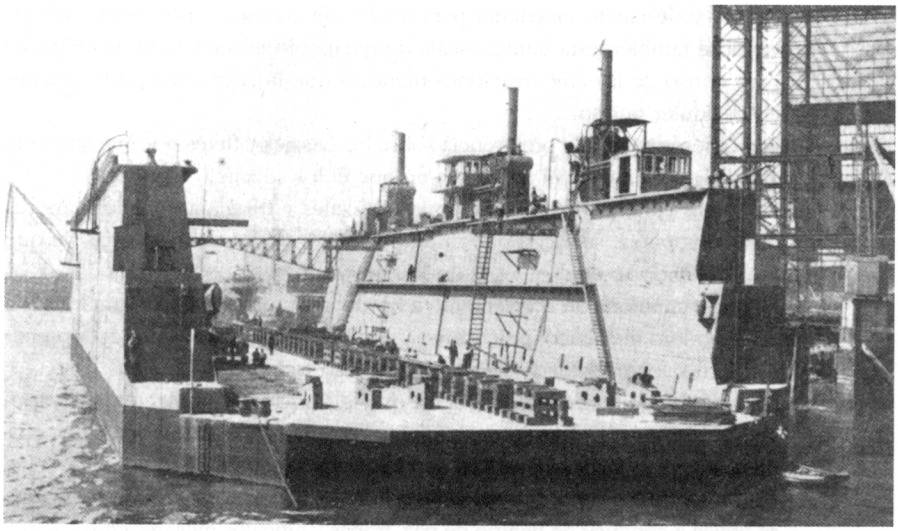
d. La Compañía se obliga a efectuar gratuitamente para el Supremo Gobierno, el servicio postal entre todos los puertos en que toquen sus naves con arreglo a sus itinerarios, y a no cobrar más de cinco centavos de sol por cada encomienda cuyo peso no exceda de cinco kilos.

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 u otra persona autorizada por la Compañía.

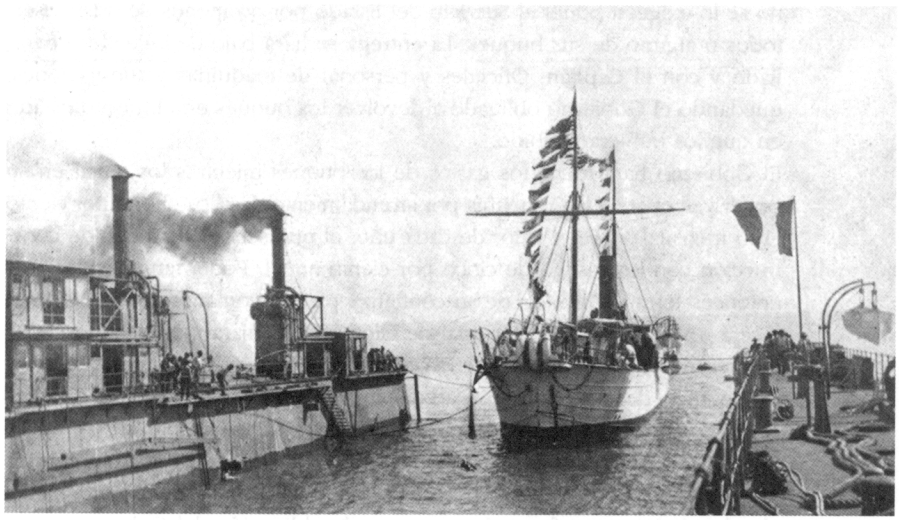
Los Vapores tendrán un departamento seguro y cerrado con llave para guardar la correspondencia.

La compañía podrá llevar fuera de las valijas, o de los paquetes entregados por el correo, y sin estampillas de franqueo, su correspondencia 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 pasajeros 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



Nuevo dique flotante del Callao. Año 1908.
(Reproducida de *Variedades*, Año IV, N° 33, Lima, 17 de octubre de 1908).



El *Retriever,* buque de la Compañía del Cable, primer buque que entrara al nuevo dique de la Compañía Nacional de Vapores en abril del año 1909.
(Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 61, Lima, 1 de mayo de 1909).

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 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 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 están 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 accidente 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 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 estuviere terminando, se habilitarán las horas indispensables para que los vapores no atrasen su itinerario, siempre que para ellos 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 éste 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 obje-

to 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 7mo. 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 5to. 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 importen 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 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 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 la 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 servicio entre Huacho y Pisco; y cinco mil 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 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 la pidiese y por el tiempo que ella la necesite, el uso gratuito del transporte del Estado *Iquitos*, siendo de cargo de aquel, 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, 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 hacerle 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, con 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. *LEGUÍA*".

Los Estatutos que mandaba presentar la antes prescrita ley en su inciso x), fueron presentados por los promotores y al Gobierno que los aprobó el 7 de agosto de ese mismo año.

El Gobierno suscribió las 30 000 acciones de la Compañía Peruana de Vapores el 10 de enero de 1907[11]. El 7 de febrero de ese mismo año la primera junta general de los accionistas aprobó los estatutos de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao y dos semanas más tarde, en el salón de sesiones del Banco del Perú y Londres se eligió el primer directorio, recayendo la presidencia en Nicanor M. Carmona y la vicepresidencia en José Payán. Fueron igualmente elegidos directores: Mariano I. Prado Ugarteche, Enrique de la Riva Agüero, Felipe Barreda y Laos, Ernesto F. Ayulo, Amador F. del Solar, Pedro D. Gallagher y Manuel María del Valle[12].

Si fue un acierto indiscutible la formación de una compañía de vapores mercantes, no lo fue menos vincularla a un dique. El puerto contaba con un dique flotante que funcionaba desde 1867, lo que ya da una idea de su obsolescencia. El 20 de julio de ese año 1907 y cuando entraba al dique el pailebot *María Isabel*, aquel empezó a hundirse[13]. Sería inútil relevar la gravedad que constituía la pérdida del dique. Aunque se intentó esfuerzos por ponerlo nuevamente a flote, esto fue imposible por los daños que había sufrido. Con razón, en la *Revista de Marina*, se pudo leer entonces: "La falta de dique en este puerto ocasionará innumerables perjuicios al comercio marítimo, particularmente al nacional, que tendrá que ir al extranjero en busca de este elemento, tanto más necesario cuanto que no existe en toda la República otro que lo reemplace con sus servicios"[14].

La pérdida del dique vino a ser un mal para el comercio marítimo, pues su carencia creaba, como es de imaginar, enormes dificultades; mas a ello debió sumarse que, hundido, pasó a constituir un estorbo; los esfuerzos que se realizaron por eliminar su presencia en la bahía fueron infructuosos; con ese objeto se presentaron varias propuestas, las que debieron ser desechadas, unas por onerosas y expuestas otras, por tratar de llevar a cabo su destrucción valiéndose de explosivos.

Es difícil determinar si antes o después de este infausto hecho –el hundimiento del antiguo dique– se habían iniciado las gestiones para adquirir uno nuevo. No queda duda que la pérdida ocurrida al medio día del 20 de julio aceleró en todo caso el afán de contar, la nueva Compañía Nacional, con el Dique que también formaba parte de sus objetivos.

En agosto de ese año, el Congreso Nacional fue testigo de debates centrados en la necesidad del dique, y cómo atender a las naves *Cha-*

laco y *Constitución*, que requerían entonces de esos servicios. Aunque los tiempos eran de sereno reconocimiento de que era imprescindible de contar con elementos indispensables en orden a servir de la mejor manera las necesidades de las naves, ya sean estas de guerra o mercantes; los claroscuros de nuestra política no estuvieron entonces ausentes y la legislatura disminuyó en Lp. 2 000 la suma que se había votado para gastos del dique. Supo entonces el senador Ferreyros resaltar las dificultades que esto podría ocasionar al señalar que sin dique en el Callao "nuestros buques estén todo el año entrante sin limpiar sus fondos y para esto tendrán que ir a California u otro puerto, lo que importará un gasto mayor de la suma asignada"[15].

El 26 de setiembre de 1907 se firmaba el contrato de adquisición del dique flotante para la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao; el precio fue fijado en 59 000 libras esterlinas con la firma Swan, Hunter y Wigham-Richardson de Inglaterra[16]. Junto con el Dique, poco después, la Compañía ordenaba la construcción de dos vapores rápidos con el objeto de poner en servicio a partir de 1909 la línea a Panamá[17]. Para entonces, se consideraba que la partida para el dique asignada en el presupuesto, debía ser incrementada, en particular porque los cruceros "que por el material de su construcción y condiciones especiales requieren en cortos periodos los servicios de dique"[18].

El nuevo dique sería echado al agua el 20 de agosto de 1908, habiendo arribado al Callao el 2 de abril. En cumplimiento de las obligaciones que el contrato le imponía, el dique flotante tenía poder "para levantar buques hasta de 7 000 toneladas de peso, al que puede agregársele un nuevo comportamiento que le permita cuando sea necesario, recibir buques de mayor peso"[19]. Así se cumplía un viejo anhelo nacional. Bastaría recordar las palabras del Comandante General de Marina hacia 1878, el entonces capitán de navío Miguel Grau en su *Memoria* de ese año: "Un dique seco o flotante es otra de las obras sin la cual es imposible pasar más tiempo, sin detrimento de los buques o con un fuerte gravamen al Erario".

El 11 de abril de 1908, la Compañía suscribía un contrato para que se le construyera dos naves gemelas. Estas fueron el *Ucayali* y el *Huallaga*, que desarrollaban una velocidad superior a las 200 millas, tenían un desplazamiento de 3 240 toneladas; 3 cubiertas; 4 máquinas; 4 calderas. "Su arqueo sobrepasa las tres mil toneladas", medía 375 pies de eslora; su capacidad de pasajeros era 112 en camarotes de primera, 98 en camarotes de segunda y 200 en cubierta con camas[20]. A decir de Mario Castro de Mendoza, estas naves venían a ser "los buques más veloces en la costa occidental Sudamericana"[21].

Los servicios de estas naves a la marina de guerra, que muchos previeron solo como elementos auxiliares de transporte en caso de un

conflicto bélico, fueron rebasados desde su primer trayecto cuando venían de Europa; ambos llegaron cargados con material de guerra, "incluyendo algunos millones de cartuchos para fusiles, a más de material didáctico para las escuelas del Estado"[22].

Justificado era el júbilo con que estas naves fueron recibidas; habían sido construidas en los astilleros ingleses Cammell, Laird y Compañía y venían a coronar muchos esfuerzos para hacer cada vez más vigorosa nuestra presencia en el Pacífico.

Estas dos primeras permitieron acentuar la situación de la naciente compañía; las precariedades de un Estado que era consciente de muchas limitaciones, llevaron en veces a que se adeudara a la Compañía la subvención a que se hallaba comprometida. En ciertos momentos, la situación de la Compañía adquirió características graves, llegándose a pensar a mediados de 1909 en la necesidad de fusionarla con alguna entidad naviera de prestigio y poder económico; la situación se superó por la buena voluntad de muchos, pero creemos que fundamentalmente por la eficiencia con que se administraron las dos primeras naves adquiridas[23]. Para febrero de ese año 1909, por Ley N° 1059, el gobierno "prorrogó a veintiún años el plazo de la subvención anual" a la Compañía, que ascendía, como se ha dicho a 30 000 Lp.[24]

Con esa garantía la empresa pudo celebrar en Europa "un contrato de empréstito por la suma de trescientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos de la Compañía, al interés de seis por ciento anual, reembolsable en 21 años con la subvención de treinta mil libras peruanas que el Gobierno había concedido a la negociación"[25].

Así fue, en medio de esfuerzos por mejorar la situación económica del país, crisis de carácter político de evidente gravedad (tal la del 29 de mayo de 1909), las dolorosas noticias de la furiosa campaña de desperuanización que llevaba a cabo Chile en las provincias cautivas, y la grave crisis internacional con el Ecuador en los primeros meses de ese año 1910, que la Compañía Peruana de Vapores fue superando dificultades y abriendo nuevas expectativas en el país. Europa se acercaba más a nuestro país gracias a los acuerdos de la Compañía con otras que operaban en el Atlántico, de tal manera que, sincronizando sus itinerarios, los viajeros podían reducir de manera muy significativa la duración de los viajes intercontinentales. *El Comercio* del 3 de febrero de 1910 informaba cómo el *Huallaga,* habiendo alcanzado "las conexiones en el istmo" los pasajeros "podrán llegar a Europa a los diecinueve días de su salida del Callao", añadiendo que "ese viaje, que es el más rápido del que tenemos noticias, ...comprueba las condiciones favorables de los barcos que forman la base de nuestra Compañía Nacional de Vapores"[26].

En la medida en que nuestra Compañía iba superando dificultades

y alcanzando éxito, aunque sea de carácter limitado, se iba despertando en nuestros vecinos del sur una preocupación cierta. En verdad, algo más que preocupación legítima en el esfuerzo de captar mayor número de pasajeros o carga; eran años aquellos de graves tensiones internacionales para nuestro país, tensiones en las que era innegable la injerencia chilena, en permanente disposición –vieja tradición de su diplomacia– de crear o incrementar, si ya existieran, al Perú.

Desde julio de 1909 había asumido la Cancillería del Mapocho –en los días del gobierno de Pedro Montt– Agustín Edwards Mac Clure. Pareciera que su llegada al Ministerio de Relaciones Exteriores en su país, estuviera signada especialmente por la intención de agitar al máximo todo asunto que entrañara hostilidad al Perú. Debiera estar adolorida entonces la Cancillería del sur por la forma altiva en que nuestro país, por la persona del notable diplomático Melitón Porras, había desenmascarado la actitud chilena en el incidente conocido como "de la corona"[27].

Para Chile, resultaba intolerable esa muestra de altivez del Perú, en los días mismos en que –bajo la gestión de Leguía– buscábamos eliminar los problemas fronterizos[28]. En octubre del año anterior, Chile había sido desembozado en su afán de armar al Ecuador para empujarlo a una confrontación con el Perú[29]. Chile daba a publicación entonces, el *Libro Rojo*, cuyo autor era Alejandro Álvarez, consultor letrado de la cancillería, que sostenía que debía declararse la caducidad de la Cláusula 3° del Tratado de Ancón (la que ordenaba la realización de un Plebiscito para definir la suerte definitiva de Tacna y Arica); declarada la caducidad, ya no se realizaría el evento plebiscitado por el cual Chile podría perder la soberanía de Tacna y Arica; de lo que concluía –con lógica zoológica– que Tacna y Arica quedaban en soberanía definitiva de Chile, que solo debería quedar con la obligación de pagar al Perú diez millones de pesos chilenos.

Pocos años más difíciles en nuestra historia como aquellos que le tocó gobernar a Augusto B. Leguía durante su primera gestión. Con lentitud el país iba restañando heridas de muchas limitaciones; mientras que el horizonte asomaba augurando mejores días, se terminó de construir el canal que debía, uniendo ambos océanos en Panamá, acercarnos más a Europa y la costa oriental de los Estados Unidos, lo que iba a significar que estuviéramos más próximos que nuestros vecinos del sur a mercados muy importantes en esos inicios del siglo XX.

En febrero de 1910, el mencionado canciller chileno, Agustín Edwards, ofrecía elevar las cosas en Tacna y Arica "al rojo blanco"; al mes siguiente, comunicaba a nuestra Cancillería que Chile podía realizar el plebiscito por sí solo; esta peregrina iniciativa ya la había manifestado el Canciller chileno algunos meses antes de asumir el cargo; pero ahora resultaba que quien proponía tal absurdo era nada menos que el jefe

de la diplomacia chilena. Despropósito tan grande, es justo reconocer, mereció el repudio de muchos sectores en el mismo Chile y, según parece, en el mismo presidente Pedro Montt, a quien tales declaraciones produjeron desagrado[30].

En Chile, bien se puede entender con estos antecedentes, no podían ver con indiferencia los progresos de la Compañía Peruana de Vapores. *El Comercio*, en su edición del 5 de enero de 1910, transcribía el siguiente despacho cablegráfico: "Santiago, enero 4.- *La Unión* estudia la situación en que quedarán las Compañías Inglesa y Sudamericana de Vapores, en presencia de la compañía peruana que ha nombrado últimamente su agente en Panamá, con gravísimo perjuicio para aquellas compañías que quedarán derrotadas. Agrega *La Unión* que conviene que el gobierno averigüe y salvaguarde á las empresas chilenas". El artículo de *La Unión* debió repercutir en las esferas gubernativas, pues una noticia que publicaba *El Comercio* de Lima un mes más tarde, anunciaba que el gobierno chileno había acordado una subvención a la Compañía Sudamericana de Vapores ascendente a 45 000 libras anuales.

En los días del conflicto con el Ecuador, las naves de la Compañía Peruana de Vapores desempeñaron papel de gran importancia. Todo confluía pues a resaltar el decisivo provecho para el país que significaba su existencia y el justo apoyo que debía recibir del Estado. *El Comercio* del 1° de agosto de 1910, lo expresaba con claridad al señalar que "si necesita (la CPV) mayor protección de los poderosos del Estado, habrá que prestárselos. Altas conveniencias del país y hasta nuestro amor propio nacional comprometido hoy en el buen éxito de la formación de nuestra marina mercante, así lo exigen. Acabamos de palpar toda la importancia de los servicios que una compañía de navegación peruana está en aptitud de prestar a la patria como auxiliar de la escuadra, en momentos delicados para la paz internacional".

Al incendiarse el vapor *Huallaga* a la altura de Huarmey, esto debió acelerar la contratación de la construcción de otros vapores que serían el *Mantaro*, *Pachitea* y *Urubamba*[31].

1. EL TRANSPORTE IQUITOS

Mientras llegaran los buques que estaban construyéndose en astilleros ingleses, el gobierno dio su autorización para que el *Iquitos* reemplazara al *Huallaga*[32]. Era el *Iquitos* un buque cuyo nombre original había sido *Harlech Castle,* adquiriéndolo el Estado peruano en abril de 1905 "previa una prolija inspección"[33].

Respecto a este transporte, decía la *Memoria de Guerra y Marina de 1909*: "A consecuencia de la traslación de la Escuela Naval á Be-

llavista, todo el material de instrucción ha sido desembarcado, y las instalaciones para el funcionamiento de aquélla se han aprovechado en el mismo buque mejorándolo en su condición de transporte. En el curso del año que acaba de terminar el *Iquitos* ha efectuado 34 viajes, recorriendo 929 millas con un gasto de 1 550 toneladas de carbón"[34].

Para diciembre de 1910, el mando del *Iquitos* estaba a cargo del capitán de fragata graduado Augusto R. Pimentel; como segundo jefe el de mismo grado, Juan M. Garavito.

Para 1912, el *Iquitos* hizo un viaje a Europa para realizar algunas reparaciones. El diario *El Comercio* comentó en sucesivos números este viaje, de cuya realización no hemos encontrado otras fuentes. Por su importancia, procuramos reconstruir sus más importantes incidencias. De alguna manera creemos que este relato refleja muchas de las dificultades y limitaciones en medio de las cuales transcurrieron muchas veces los viajes de las distintas naves.

La tripulación era muy heterogénea y el contrato para la realización de los trabajos dejaba mucho que desear. Se señalaba que había muchas reparaciones que hacer, pues la nave tenía muchos desperfectos que eran atribuidos "al anterior ministro del ramo"[35]. En general, se nota quién es el autor de esta serie de artículos titulados "*El viaje del Iquitos*", una crítica sistemática al régimen anterior, que en las sucesivas entregas de esta suerte de crónica de viaje, se personifica en el ex presidente Leguía y el ministro del Ramo[36].

El *Iquitos* se debía reparar en los astilleros de Cammell Laird y Co. de Londres. Sin embargo nuestro anónimo cronista de *El Comercio*, se mostró crítico por el hecho de que se hizo ingresar la nave a los astilleros "sin haberse previamente solicitado propuestas o hecho contrato con esa nave. La disconformidad con este procedimiento, –siempre según el cronista– lo lleva a sostener que fueron múltiples los desacuerdos con la casa contratante la que fundándose en ellas pretendía con dos brochazos, un clavo y una tuerca haber llenado el compromiso", expresión hiperbólica, sin duda, pero que claramente manifiesta su desacuerdo con ese proceder. Alaba sin embargo el éxito alcanzado por los frecuentes reclamos, con lo que se logró "sacar el mayor provecho posible"; de igual manera se consiguió que la Compañía redujera la partida, según parece bastante elevada, por la estadía de la nave en el dique.

A pesar de las numerosas críticas que se encuentran en el relato que hemos seguido como fuente de la presencia del *Iquitos* en los astilleros, no escatima el autor en señalar: "Pero eso sí no puedo dejar de reconocer que debido al tesón y constancia del comandante Ugarte y Teniente Víctor Valdivieso, se debe el que las obras se hayan hecho a conciencia".

Concluye su relato nuestro ocasional cronista informándonos: "Es

creencia que a fines de este mes salgamos de Lorient en convoy con el *Aguirre* para reunirnos al *Rodríguez* que a la fecha se encuentra esperándonos en las costas del Brasil tripulado sólo por franceses..." También dice que el *Aguirre* se queda para cambiar su artillería en Burdeos y, finalmente, que el Perú lo ha vendido. "Qué lástima que no sea cierta tan grata noticia. Porque digo yo, ¿qué vamos a hacer con ese buque viejo? Nada".

Un telegrama que reproducía *El Comercio* el 24 de enero de 1913, nos hace saber la salida del *Iquitos* del puerto francés sobre el Atlántico. Aquí lo reproducimos:

> "Lorient – enero 23. El transporte peruano *Iquitos* ha zarpado con los nuevos acorazados (battle-ships) construidos en Francia (?) Una misión francesa encargada de instruir a la marina peruana y dirigir las maniobras va a bordo. El Teniente de navío Guilles tendrá en la marina peruana el grado de capitán de fragata"[37].

Las reparaciones en el *Iquitos* –siempre según nuestro anónimo cronista– no habrían sido muy satisfactorias y menos aún, cuando no estaban en proporción "a la suma invertida en ella"[38]. Señalaba que "la mayor parte de los trabajos se han efectuado en la maquinaria, la que antes de componerse daba mejor resultado en su funcionamiento. Antes de emprender los trabajos, con 68 revoluciones de la hélice se obtenía 11 millas/hora, y ahora con el mismo número de revoluciones sólo se ha alcanzado 9". Respecto al alumbrado eléctrico nos dice "La reparación del alumbrado eléctrico importa 7 500 soles y sólo se ha hecho una pequeña compostura en los dinamos, cambio de unos cuantos metros de alambre y también las lámparas, y otros trabajos de escasa importancia (esta es la obra más cara de todas). la carestía de las reparaciones creo que se debe en gran parte, además de la falta del contrato previo a que las personas contratantes por parte nuestra han tenido que sujetarse a los informes emitidos por 3 ingenieros del buque, que son extranjeros".

No todo fue negativo, sin embargo, si leemos que debido a las gestiones del Sr. Estenós no solo que el *Iquitos* fuera provisto de todo y su tripulación de vestuario, sino que también la oficialidad se proveyó de uniformes de gala y además se llevó en las bodegas 25 toneladas de carga conteniendo víveres y vestuarios para la dotación del *Aguirre*[39].

El 11 de febrero de 1913, *El Comercio* volvió a publicar bajo el título de "*El Viaje del Iquitos*", un artículo en los siguientes términos: "Habiendo terminado el *Iquitos* el 27 de diciembre de 1912 de embarcar la carga que debe conducir a su bordo, ha transcurrido 18 días en espera del Contralmirante Sr. Villavisencio que se encontraba en París dé la orden de zarpar. Ayer por fin se presentó este caballero y ordenó que se emprenda viaje, lo que se haría mañana 15 a las 8 a.m."[40]

En el mismo envío, el anónimo corresponsal de *El Comercio* expresaba una nueva crítica al *Aguirre,* al señalar que se quedaba todavía "para cambiar su artillería, lo que creo no debe hacerse hasta que una comisión dictamine si el casco de ese buque soporta la presión de ella al hacerse los disparos. Últimamente y repetidas veces he oído hablar mal de las condiciones en que se encuentra".

Frente a estas sucesivas notas a *El Comercio* que hemos venido transcribiendo, a partir del 22 de febrero de 1913, otro desconocido cronista que firmaba bajo el seudónimo de *Mariaci,* nos fue presentando una visión bien distinta al relatarnos bajo el título de *Viajando en el Iquitos,* una muy valiosa crónica. Por su importancia y valor transcribimos a continuación la que da inicio a la serie:

"... El *Iquitos,* tiene una brava historia por lo mucho que de él se habló en un pasado no lejano cuando fue adquirido por el Perú. Cuantas discusiones e injustificados ataques provocó su compra en la prensa de oposición de aquel entonces! Se dijo que era un buque inservible, incapaz de soportar una larga travesía y no sé cuántas cosas más. Aquello era a diario y sin tregua. Y conste que la suma gastada era sencillamente irrisoria. Fue casi un regalo el que se nos hizo con tal venta. Pero el tiempo que se encarga de comprobarlo todo, ha venido a destruir con la fuerza irrefutable de los hechos, todo lo que se dijo entonces. Hace 8 años que el *Iquitos* pertenece a nuestro país y los servicios que ha prestado durante ese tiempo son tan diversos y tan importantes que ha pagado ya con creces su costo. Que diferencia, que abismo tan enorme el que media entre la compra de este barco y la de aquel fósil de los mares que hemos querido bautizar con el heroico nombre de *Comandante Aguirre.* La del primero fue compra honrada, patriótica, sana. La del segundo..., con la del segundo el Perú se ha cargado un deshecho de la marina francesa, de esa marina que por su actual desorganización y sus recientes fracasos, cada día va menos en el mundo según su misma prensa. Verdad también que en la adquisición del famoso ex *Dupuy de Lome* se consultaron otros intereses y se descartaron por completo los intereses de la patria.... Y esto nada tenía de extraño, porque la inescrupulosidad era la norma de conducta en que se inspiraba el gobierno que regía el país en aquel entonces.

... y nuestros marinos peruanos, nuestros jóvenes marinos confirman la brillante tradición que los acompaña desde los felices tiempos del renombre naval del Perú. Son valientes, modestos, galantes, respetuosos y, sobre todo, conocen a fondo su profesión...

... quizá debido a su reciente y larga travesía, lo encontré bastante descuidado interiormente. El *Iquitos* no era aquel palacete flotante de ahora 8 años, cuyas cubiertas refulgían al sol. Pero es cierto también, que la limpieza de un buque depende de la curación de sus viajes y de la carga que embarca. Los lectores de *El Comercio* saben por las correspondencias pu-

blicadas en este diario que en viaje del Callao a Liverpool la gente dormía hasta en el comedor y que se cargó de azúcar hasta en los camarotes..."[41]

Es incuestionable que la proximidad de la llegada del *Iquitos*, a la ciudad homónima, capital del oriente peruano, despertó entusiasmo y muchas ilusiones en la zona. Así, *El Oriente*, periódico de Iquitos, el 8 de enero de ese año, comentaba sobre la creación de una Compañía naviera entre Iquitos-Nueva York-Colón. Es evidente que la idea era que esta línea, en combinación con la Compañía Peruana de Vapores, sincronizando sus itinerarios, acercaría Iquitos al Pacífico, concretamente al Callao. Es bien sabido que existía desde 1855 una línea férrea que atravesaba el Istmo, de tal manera que los pasajeros o carga que llegaran a Colón (sobre el Atlántico) podían rápidamente, superando las dificultades de la zona, reembarcarse en el Pacífico, en el puerto de Panamá.

Todo este proyecto estaba, sin duda, enmarcado en la expectativa del incremento de nuestras exportaciones, conforme el país iba acrecentando su producción; no estaba distante tampoco la expectativa de la próxima apertura del Canal de Panamá; abierta la vía interoceánica, sin duda se aceleraría y abarataría el transporte de personas y carga.

El Comercio reproducía el discurso que había pronunciado el Coronel Pedro Portillo en una reunión con los "prominentes comerciantes de Iquitos para el establecimiento de una línea naviera"que debía cubrir la ruta antes reseñada[42]. Portillo solicitaba entonces la colaboración de los comerciantes en el empeño de formar la nueva compañía naviera. Comentaba el corresponsal: "Del cambio de ideas tenido anoche se desprende que el comercio de Iquitos no está en condiciones de ayudar al gobierno en su tentativa de independizar Loreto del monopolio de la Both, sino en el caso de que el servicio se establezca desde luego con dos vapores cuando menos y que la ayuda que puede ofrecerle es sólo el compromiso de embarcar su carga de Iquitos para Nueva York en esos vapores sin que pueda hablarse por el momento de colaboración pecuniaria en la empresa en que está empeñado el gobierno y el presidente Sr. Billinghurst principalmente"[43]. El artículo termina alentando al Gobierno para que no desmayara y llevara adelante una obra que se consideraba debía procurar bienestar y progreso al departamento.

El 10 de febrero de 1913, llegaba el *Iquitos* a Pará, donde quedaría por once días transbordando el material que traía para el *Rodríguez*[44]. El domingo 30 de marzo de 1913 llegaba el *Iquitos* a la capital de la amazonía peruana, culminando así ese largo periodo que hemos procurado reconstruir en la medida en que fuera posible. La última crónica sobre este tema, la firmaba –siempre en *El Comercio*– *Chélison* (personaje al que tampoco hemos logrado identificar) y decía al respecto: "sería conveniente que la Compañía Peruana de Vapores antes de iniciar con este buque el servicio entre Nueva York e Iquitos lo sometiera a un viaje de

prueba a fin de comprobar si es o no aparente para ese objeto, porque me parece que un barco que no puede navegar sino con mar en pro a popa cuando éste está un poco agitado, es inoperante para surcar mares como los que tendría que recorrer, en donde son frecuentes los malos tiempos y además porque al no tomarse esta medida y en la práctica resultara comprobado este defecto, traería pérdidas a la Compañía..."[45]

Terminaba este último artículo con el siguiente comentario: "El viaje que ha terminado el *Iquitos* de ida y vuelta importa un dinero al fisco que no compensa con el servicio de él sacado, pues aparte de la práctica adquirida por la oficialidad, no se ha sacado otro provecho. Ni siquiera un timonel o señalero... El comportamiento observado por la oficialidad durante el viaje ha sido de lo más encomiástico, por su contracción, aprovechamiento y lo sufridos que han sido, y es digna de que el gobierno lo tome en cuenta"[46].

En mayo de 1913, el *Iquitos* fue entregado oficialmente a la Compañía Peruana de Vapores[47], pero seis meses más tarde era reincorporado a la marina de guerra, sirviendo casi de inmediato de lugar de confinamiento a los acusados por los graves disturbios en el Callao en noviembre de ese año, a raíz del paro general en el puerto[48].

Sabemos también que en el primer viaje que hizo el transporte a Chile, estando a cargo de la Compañía Peruana de Vapores, se malogró totalmente su caldera auxiliar, por lo que fueron sometidos a juicio los ingenieros Tauro, Williams, Ortega y Galloso.

Al servicio de la Armada, el *Iquitos* luego de recibir importantes reparaciones prestó valiosos y notables cometidos[49], siendo prestado en 1915 a una empresa naviera particular que se proponía "favorecer la exportación de productos nacionales mediante viajes sucesivos a puertos norteamericanos y europeos"[50]. Los fondos provenientes de los sucesivos contratos de arrendamiento del *Iquitos* fueron empleados en "la adquisición de material de guerra", según manifestaba el ministro, coronel César de la Fuente, en su *Memoria del año 1917*[51].

2. *LA INCORPORACIÓN DEL* MANTARO, PACHITEA *Y* URUBAMBA

El 8 de marzo de 1911, llegaba al Callao el *Mantaro;* se le calificaría entonces de lujoso, rápido y cómodo[52]. Con el *Ucayali* y el nuevo *Huallaga* que se había mandado construir y que –se esperaba pudiera ser entregado en setiembre– unidos al *Pachitea* y *Urubamba*, se podía afirmar que "la Compañía tendrá antes de finales de 1911 los 5 más veloces vapores del Pacífico"[53]. Se proyectaban entonces dos servicios; el *Pachitea* y el *Urubamba* –desde cuando arribaran a nuestras cos-

tas– y el *Mantaro* –hasta su reemplazo por el *Huallaga*– que se estaba construyendo en Inglaterra, realizarían un servicio costero entre Paita, Callao y Valparaíso. El *Ucayali* y el *Huallaga* se encargarían de los viajes semanales expresos entre el Callao y Panamá[54].

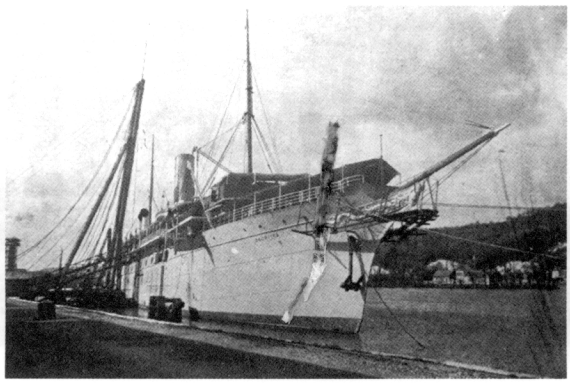
El 10 de junio de 1911, arribó al Callao el *Urubamba,* de 2 250 toneladas de registro, y el 21 del mes siguiente lo hacía el *Pachitea*, ligeramente más grande, pues tenía 2 495 toneladas de registro[55]. Estas tres naves (*Mantaro, Urubamba* y *Pachitea*), contaban con instalaciones de telegrafía inalámbrica "y, en caso de beligerancia, hubieran podido convertirse en cruceros auxiliares, con cañones de cuatro pulgadas en ambas bandas, y con capacidad para más de dos mil soldados, doscientos oficiales y buen número de acémilas"[56].

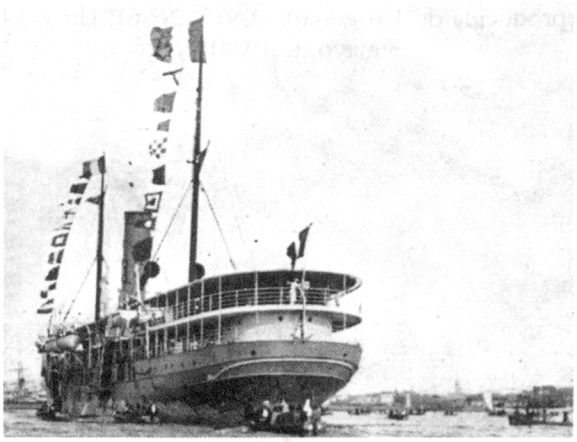
Se puede señalar pues, que a mediados de 1911 se había alcanzado una meta cierta que podía permitir ya sostener que en los cinco años transcurridos desde su creación, la Compañía Peruana de Vapores ya tenía una presencia significativa en la costa de Sudamérica. Con satisfacción podía decir el Ministro de Guerra y Marina en su memoria al Congreso: "Con los espléndidos vapores de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, cuenta el país con una importante flota mercante nacional, cuyos servicios serán particularmente fructuosos al abrirse el canal de Panamá"[57].

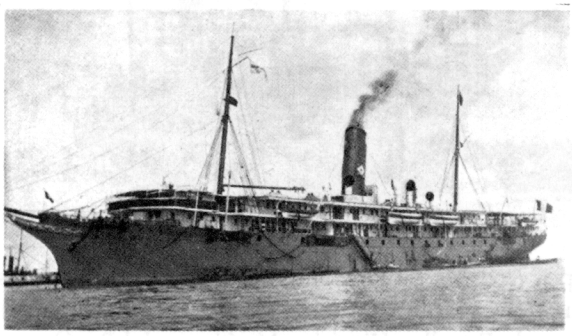
El *Huallaga*, nave similar al *Pachitea*, entró al Callao el 23 de mayo de 1912 y se le destinó al incremento de la flota que dos años antes había iniciado un servicio regular entre Panamá, Callao e Ilo, con escalas en puertos intermedios[58]; de igual manera, se extendió el servicio de vapores hasta Valparaíso y quedó así establecida una línea magníficamente atendida, con salidas quincenales entre Panamá, el Callao, y el puerto principal de Chile[59]. El *Huallaga,* si bien era gemelo del *Ucayali*, podía "usar carbón tanto como petróleo"[60], pero estas dos naves eran más veloces que las otras tres[61].

Sin embargo, la extensión de estos servicios y el incremento de las unidades de la Corporación, pusieron de manifiesto algunas carencias. Así, en su *Mensaje al Congreso en 1912*, el Ministro de Guerra y Marina podía decir con razón que "hay que lamentar en la actualidad la escasez (sic) de oficiales nacionales para nuestra marina mercante; y el Gobierno se da cuenta cabal de la importancia que entraña la formación de ese personal, os presentará en breve un proyecto de ley, organizando sobre bases serias la formación de una escuela para la oficialidad y marinería de los buques mercantes"[62].

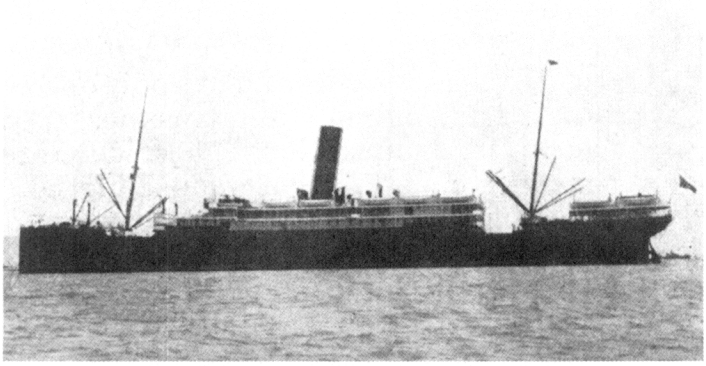
Junto al problema precedentemente citado, la compañía vivió un periodo de desequilibrio económico, fruto de la cuantiosa inversión que significó el incorporar en breve tiempo varias naves costosas; ante esta circunstancia, el Gobierno atendiendo a los altos intereses que



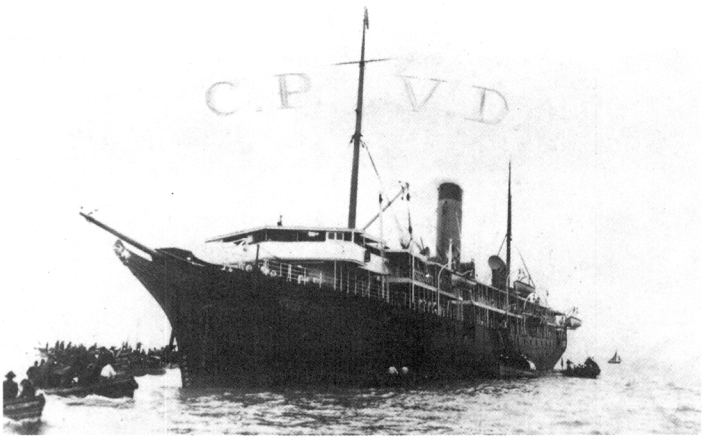




Vapores *Pachitea*, *Mantaro* y *Huallaga*, de la Compañía Peruana de Vapores y Dique Seco del Callao (Reproducidas de *Variedades*, Año VII, N° 169, Lima, 27 de mayo de 1911, N° 158, Lima, 11 de marzo de 1911, y 6° Número Extraordinario, Lima, 13 de abril de 1910).



Vapor *Orcoma* de la Pacific Steam Navigation. Año 1909. (Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 61, Lima, 1 de mayo de 1909).



Vapor *Ucayali*, de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

para el país representaba la presencia de nuestra marina mercante en el Pacífico, otorgó a la Compañía "una subvención de quince mil libras anuales, durante veintinueve años[63]. De esta manera, la Compañía pudo superar la presión que significaba el compromiso asumido por el subido costo de la inversión realizada.

Junto a este problema, se hizo presente nuevamente la preocupación de nuestro vecino del sur por los avances logrados por la Compañía Peruana de Vapores. Aunque en *Peru Today* podíamos leer entonces: "Vapores peruanos a Chile.- El 9 de este mes, un vapor de la Compañía Peruana de Vapores iniciará viajes a Valparaíso, atracando en otros puertos de Chile. Da gusto ver que la noticia ha sido recibida con beneplácito tanto por la prensa chilena y el pueblo y no es más que reciprocidad ya que los vapores chilenos durante años al atracar en puertos peruanos fueron cordialmente atendidos salvo en tiempos de tensión temporaria entre las dos repúblicas"[64]; *El Mercurio* de Chile editorializaba en los siguientes términos: "En efecto estamos condenados a una inevitable dependencia comercial de la vecina República (el Perú), y esto hace extrañar su ceguera de tantos años para borrar separaciones históricas, resignándose a cuantiosas e incalculables pérdidas para su actividad económica..."[65] El Editorial de *El Mercurio* tenía por motivo la celebración de un acuerdo por el cual la Compañía Peruana de Vapores iba a enviar a Valparaíso al vapor *Ucayali* en viaje de ensayo con el objeto de extender los viajes hasta aquel puerto chileno.

Evidentemente, es un periodo de acercamiento propiciado –sin duda– por el presidente Billinghurst, entre nuestro país y el país sureño, lo que se puede comprobar muy claramente por las negociaciones que el presidente ordenó realizar al canciller Wenceslao Valera con el canciller chileno Antonio Hunneus, que culminaron en la firma de un acuerdo que postergaba el plebiscito –hasta entonces resistido en su realización por Chile– hasta el año 1933. Es muy significativo que casi el mismo día en que se intercambiaban telegramas, cuando los dos países tenían sus relaciones diplomáticas rotas, editorializaba, en el sentido que hemos señalado, el diario chileno, tan aledaño al gobierno de la Moneda[66].

La crisis se acrecentó debido a la rápida extensión de los servicios y la notable inversión realizada, desembocando infelizmente en un grave desequilibrio para la Compañía Peruana de Vapores. Por otro lado, la efervescencia laboral que el país había vivido desde los días del proceso electoral que culminaría con la elección de Billinghurst, había llevado a repetidos reclamos de incrementos salariales.

Así pues, mientras la CPV[67] ampliaba sus servicios[68], las presiones de los trabajadores debían ir aumentando sus costos. El 22 de enero de 1913, los tripulantes de los vapores *Mantaro* y *Pachitea* se declararon en huelga,

solicitando "reforma en sus salarios y sueldos", los maquinistas solicitaban 50% de aumento, mientras que las gentes de cubierta, carpinteros, contramaestres, maestros de equipajes y lampareros solicitaban 30%; timoneles y pañoleros de cubierta pedían se les pagara 32 soles; mientras la gente de cámara, 25 soles; los camaroteros y saloneros pedían se les aumentara de 25 a 30 soles, los carniceros, panaderos, despenseros y cocineros, pedían 30% de aumento; los wincheros, que les pagaran 22 soles.

Los reclamantes se agruparon en crecido número la mañana del 23 de enero, y situándose cerca de los muelles, intentaron impedir el embarque de víveres para los vapores de la Compañía, pero ante la intervención de la policía, no lograron su intento. El *Ucayali* también sufrió las consecuencias de la acción de los huelguistas. Cuando el 22 de enero a las 6 p.m. se encontraba listo para zarpar con destino a Mollendo, los tripulantes se declararon en huelga, pidiendo igualmente aumento de sus salarios. "Como la Compañía no podía resolver inmediatamente la petición de estos tripulantes, se negaron a salir a viaje y se vinieron a tierra abandonando el barco"[69].

La Compañía debió conceder algunas mejoras salariales a su personal[70], que vivía sin duda el entusiasmo que había despertado entre los trabajadores la obtención de la Jornada de ocho horas, que concedieron el 6 de enero de 1913 las compañías navieras y la Empresa del Muelle y Dársena, y que el Gobierno por decreto de cuatro días más tarde consagró definitivamente, ordenando que desde esa fecha "la descarga en el Muelle y Dársena y en la bahía del Callao tendrá lugar durante todos los días útiles del año, desde las 7 a.m., derogándose en esta parte el Art. 41 del Reglamento aprobado por Resolución Suprema de 31 de Mayo de 1875". Fueron tantos los reclamos y las huelgas conducentes a que se satisficieran los pedidos de los trabajadores, que el Gobierno debió dar un decreto reglamentando las huelgas. Esta importante norma, en sus doce artículos, regulaba los procedimientos a través de los cuales patronos y obreros debían tratar sus diferencias y los requisitos a través de los cuales se realizarían las huelgas. Este dispositivo lleva la fecha de 24 de enero de 1913[71].

En el esfuerzo por superar sus dificultades económicas –que según parece no solo eran de ella sino de las otras dos principales compañías que operaban en el Pacífico– la compañía llegó a un acuerdo –que se suscribió en Santiago– para establecer una tarifa general de fletes, con el objeto de evitar la competencia hasta entonces existente y que se consideraba el origen de la crisis[72]. El cable procedente de Santiago, que informaba de ese convenio entre las Compañías –peruana, inglesa y sudamericana (vale decir la CPV, la P.S.N.C. y la Compañía Sudamericana de Vapores)– dio origen a un editorial del diario *El Comercio*, criticando el acuerdo; podemos leer en él: "interesa pues a todos conservar a la Compañía Peruana como

una defensa contra semejantes abusos (alza indebida de fletes y maltrato a los pasajeros), y por lo mismo se ha de recibir con recelo en el comercio y en el público el arreglo sobre tarifas que acaba de pactarse en Santiago, mientras no se sepa si, como es de temer, significa un recargo en los fletes... porque no podemos resignarnos a que las empresas de transporte marítimo se coludan, con daño de nuestros intereses comerciales... por lo mismo, nos parece que el surto revista verdadera importancia y que el gobierno ha de investigar qué hay en el fondo del anunciado pacto sobre tarifas para evitar hasta de donde él dependa, que este arreglo de las citadas compañías de navegación nos cause daño"[73].

Eran años difíciles para la Compañía, y las opiniones sobre la forma de salvar la crisis eran diversas; de todos modos, la Compañía había dado importantes pasos para asentarse, y con razón nos dice Castro de Mendoza que "se llega así al primer semestre de 1912 con la CPVDC cubriendo un excelente servicio entre Valparaíso y Panamá y puertos intermedios con cinco buques modernos y excelentes perspectivas. Corresponde a esta administración montar toda una infraestructura para atender el negocio naviero: oficinas, remolcadores, lanchas, una pequeña factoría que se instala en Chucuito, una moderna lavandería a bordo de la barca *Elizabeth* y el aumento de su activo fijo a corto y mediano plazo todo lo cual pone a la Compañía en serias dificultades"[74]. Es en esas circunstancias que el Gobierno por ley 1798 del 11 de enero de 1913 otorga a la empresa una nueva subvención y demás concesiones y franquicias acordadas a la Compañía por leyes especiales", bajo la condición de que la misma queda obligada "a dar una tarifa proteccionista a los artículos nacionales de primera necesidad, teniendo en cuenta los similares extranjeros que son importados y favorecidos por otras compañías de navegación que vienen de mayores distancias al país y pagan menor tarifa"[75].

La Compañía debió solicitar un nuevo aumento en la subvención que le otorgaba el Gobierno, dándose la ley 1845 de 25 de octubre de 1913, por la que la Compañía recibiría "la suma de Lp. 22 500, hasta extinguir el empréstito por Lp. 250 000 oro sellado, que emitirá a razón de 8% de interés y amortización acumulativa de 1% anuales"[76]. Al solicitarse esta nueva ayuda del Estado, se nombró al perito contador Juan Dixon "para que, previo examen, de los libros de la mencionada Compañía, informe al Supremo Gobierno sobre el estado económico y financiero, actual, de la referida empresa marítima"[77]. El 3 de setiembre el Gobierno aceptaba la renuncia de don Juan Vernal y García al cargo de director personero del fisco ante la Compañía[78]. El 17 de setiembre, el Gobierno, recogiendo la reforma de los Estatutos de la Compañía acordados en junta general de accionistas del 14 del mismo mes, aprobó las modificaciones de los artículos 10, 11 y 15, en los siguientes términos: "La administración de la

Compañía correrá a cargo de un directorio compuesto de seis miembros y un gerente"; "Cuatro de los directores serán elegidos por los accionistas a pluralidad de votos, y los otros dos, nombrados por el Gobierno"; "La elección de director sólo podrá recaer en un accionista que posea por lo menos, ciento cincuenta acciones. Los directores nombrados por el Gobierno no necesitan este requisito", "Forman *quórum* en el directorio, cuatro directores o tres, siempre que uno de éstos sea de los nombrados por el gobierno"

Época de mayor injerencia del Estado, de apoyo económico del mismo, consciente de la importancia que la Compañía tenía para el país, de reformas estatutarias, etc., todo ello también dio origen a críticas de diversos sectores; sensible a estas circunstancias, el directorio de la Compañía hizo una exposición a la Junta General de Accionistas, el 9 de setiembre de 1913. Por lo singular del documento y por su incomparable importancia para comprender la situación de la Compañía hacia mediados de ese año, lo comentamos íntegramente a continuación.

De acuerdo con lo dispuesto en la ley 1845 de 25 de octubre de 1913, se acordó por la Compañía la emisión de un empréstito por 250 000 Lp. Con rúbrica del presidente de la República y la firma del ministro Maldonado, el 13 de noviembre se resolvía aprobar el contrato que constaba de 35 artículos; se acordaba que los bonistas debían recibir "el importe íntegro de su capital e intereses sin deducción de ningún género y sin que estén obligados a abonar suma alguna por razón de impuestos o gravámenes"[79].

El Contrato estipulaba que sobre la base de la subvención acordada, la Compañía había resuelto levantar un empréstito por medio de la emisión de bonos hipotecarios "a fin de unificar y convertir sus deudas, cancelarlas parcialmente y reducir los tipos de intereses que actualmente devengan"; los bonos devengarían ocho por ciento anual y serían pagados semestralmente. Si bien la garantía principal del empréstito aparecía constituida por la subvención anual acordada por el Gobierno, la Compañía se obligaba, además "con todos sus bienes habidos y por haber, a hacer el servicio puntual de intereses" del empréstito y su amortización.

Como garantía hipotecaria "de todas las obligaciones que asume" en razón del empréstito, la Compañía ofrecía: el Dique con una primera hipoteca por ochenta mil libras peruanas, el *Ucayali*, con una segunda hipoteca por treinta y cuatro mil libras peruanas; una segunda hipoteca, por igual cantidad del *Pachitea* y de igual forma del *Urubamba*, *Mantaro* y *Huallaga*[80].

Sin duda, la situación de la Compañía varió notablemente por la circunstancia del inicio de la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, resulta muy difícil señalar en qué medida ese hecho –tan solamente ese hecho– influyó en su marcha, por cuanto coincide en el tiempo,

casi simultáneamente, con la apertura del Canal de Panamá. De igual modo, no podemos señalar en qué medida la apertura del Istmo a la navegación repercutió en la Compañía, puesto que el fenómeno bélico, por su simultaneidad, imposibilita desagregar en qué medida uno y otro tienen repercusiones importantes.

Pero por una exposición hecha a la Junta de Gobierno que siguió a la deposición del presidente Guillermo Billinghurst, podemos darnos una idea clara de la situación de la Compañía en esos días. La fecha de esta "exposición" –5 de mayo de 1914–, la sitúa equidistante de la ruptura del orden constitucional, en el orden interno, y el inicio de la gran conflagración, en el orden externo.

Era la preocupación fundamental de la Empresa, entonces, reorganizar la administración y reconstruir sus finanzas. Según el propio Directorio de la Compañía, la reorganización administrativa había dado por fruto "que el servicio se efectúe ahora con toda regularidad y en condiciones que han merecido frases de encomio de pasajeros y comerciantes, tanto nacionales como extranjeros". En el orden financiero, la Compañía podía señalar que, gracias a la última subvención que se le acordó, esta venía cumpliendo con todas sus obligaciones.

La exposición, a continuación, abordaba un tema fundamental que, en sus propias palabras, se refería a si "puede o no subsistir la Compañía con los medios actualmente a su alcance, así como a la forma con que, a su juicio, se podría asegurar su estabilidad en provecho del comercio a la par que de la nación".

Señala la Compañía que, conforme se puede demostrar con los balances respectivos, "la explotación de esta compañía se ha efectuado produciendo en todo tiempo un fuerte déficit". ¿Cuáles eran las causas que habían dado origen a tal situación? La respuesta que la Compañía da, señala dos como las causas: "insuficiencia en las entradas por fletes y pasajes y exceso de gastos por falta de verdadero control y criterio mercantilista en la designación y economía de los gastos de las diferentes secciones de la compañía".

Con referencia a cada punto, el directorio pasa a mencionar qué es lo que se venía haciendo hasta entonces y "lo que es posible hacer para alcanzar el fin propuesto".

Respecto a los productos por fletes y pasajes, la exposición señala que, antes de que la compañía se formara, existían la Pacific Steam Navigation Company y la Compañía Sudamericana de Vapores, y que ambas obtenían dividendos muy moderados. La PSNC los obtenía, supone la exposición, no tanto del tráfico en el Pacífico cuanto del que realizaba entre el litoral y Europa; para lo cual debió reducir incluso los seguros de sus vapores.

Fue en este tiempo, con las dos compañías existentes con muy escasas utilidades, que aparece la CPV para disputarles parte del tráfico de

pasajeros y mercaderías. Se puede ver con claridad que allí donde dos compañías sobrevivían con muchos esfuerzos, difícilmente podía una tercera obtener ganancias; no había ocurrido tampoco que las compañías precedentes se mostraran llanas a colaborar con la nueva; más aun, se pregunta la exposición: "¿Cuál sería la situación de la última si, como ha sucedido en el caso actual, las dos primeras se coaligan contra la tercera y emplean cuantos medios están a su alcance para evitar que ésta obtenga en Panamá la carga de Europa que ellas exclusivamente conducían?". Cabe señalar que tal situación, por otra parte previsible, no la hemos encontrado señalada en ningún otro testimonio. No dispuesta a dejarse avasallar, la CPV procedió a "ejercitar la más activa propaganda ante los consignatarios de carga en el Perú y obtener que ordenasen su carga con trasbordo a nuestros vapores en Panamá".

Este esfuerzo, dirigido a neutralizar la acción de las otras dos compañías, inicialmente dio un resultado positivo, pero: "con motivo de la difícil situación financiera que sobrevino el año pasado y que impidió a la Compañía, por un lado, abonar los reclamos de los comerciantes por faltas cuya responsabilidad a ella correspondía, aceptaba y, por otro lado, produjo la paralización momentánea del tráfico, durante la cual la carga se quedó detenida en Panamá, dio fin a la buena disposición del comercio hacia la Compañía y como resultado durante los últimos meses los vapores no han recibido siquiera una parte proporcional de dicha carga en Europa".

Tal situación, sin embargo, reseña la Compañía, tendía a variar gracias a los esfuerzos realizados, consistentes en la reorganización de los servicios, el puntual pago de los reclamos, el cumplimiento de las salidas desde Panamá y aun las gestiones personales ante comerciantes "para que vuelvan a dirigir la importación por nuestros vapores".

Con referencia al tráfico de pasajeros, la exposición señala que se había logrado recuperar la confianza en ella, entre otras razones, porque se iba superando la mala impresión que se había producido cuando la paralización del servicio y las irregularidades que en él se habían producido; simultáneamente, se habían realizado evidentes mejoras en la alimentación y atención en general de los pasajeros, así como la puntualidad en los itinerarios.

Todas estas medidas llevaron a la Compañía al convencimiento de que en breve tiempo estarían desplazando cuando menos la tercera parte del tráfico hacia y desde la costa peruana; sin duda, había certeza de que era en ese tráfico en el único donde la acción propagandística podía lograr frutos; sin embargo, era consciente la Compañía que aun esa tercera parte o bastante más del tráfico que pensaba alcanzar, eran insuficientes "para asegurar la existencia de la Compañía".

Sin duda, las naves que se habían adquirido eran de dimensiones

mayores a lo que requerían sus necesidades y, por tanto, con gastos de mantenimiento significativos; con naves de esas condiciones, solo la eliminación de la competencia podía hacer rentable la Compañía, lo que por cierto no se podía pretender; mas sí era posible, y esa es la alternativa que se proponía en la exposición, que se modificara la clasificación de puertos entonces vigente, señalándose cuáles de ellos estaban abiertos a todas las compañías que prestaban servicios en nuestras costas y cuáles quedaban únicamente abiertos a naves con bandera nacional; se pensaba que, de esa manera, probablemente se podría captar la mitad de todo el tráfico, que es con la cantidad que anteriormente habían subsistido las dos compañías que inicialmente cubrían estas rutas.

Respecto a los gastos y economía, se expone que se ha avanzado notablemente al haberse suprimido muchos gastos innecesarios y reducido la mayor cantidad; este esfuerzo había dado sus frutos: aunque el promedio de entradas había sido menor que en épocas anteriores, "la pérdida mensual es menor en lugar de mayor, debido a haberse reducido considerablemente el gasto de los vapores".

A pesar de los logros obtenidos en la reducción de gastos, la Compañía expresaba que se sentía en capacidad de reducirlos aún más si se enfrentaba debidamente el consumo en combustible. Al respecto, leemos en la Exposición: "Es, en realidad inconcebible que siendo el Perú productor de petróleo, los vapores de una compañía esencialmente nacional, se provean dentro del mismo territorio, de dicho combustible a un precio mayor que el que podrían obtener si se aprovisionasen en otros países no productores de este líquido". Se señala que el gasto en combustible es de Lp. 6 000,0,00 a Lp. 9 000,0,00, pudiéndose disponer de petróleo como producto nacional, se afirmaba que se lograría un ahorro del 50 por ciento; así se lograría desaparecer el saldo de pérdidas que los balances presentaban permanentemente.

Estos hechos así expuestos (la reducción de gastos y algunas economías), a los que se deberían sumar el incremento de las entradas como fruto de la propaganda y de la puntualidad en los servicios, debían producir una captación que debería llegar a la mitad del tráfico total, que era lo indispensable para la salud económica de la Compañía; todavía se podía vislumbrar otros factores que serían favorables, tal como la futura apertura del Canal de Panamá; pero se insiste que si todo ello no diera los resultados esperados, el Gobierno debería proceder a reservar algunos puertos para el tráfico exclusivo de las naves de la Compañía, que por ser nacional, debería naturalmente contar con esa protección que aseguraría la supervivencia de la flota.

Había por parte de la Compañía la certeza de que "bastaría la expedición de la Ley (de tráfico exclusivo de naves de la CPV en algunos puertos peruanos) para que las compañías que hoy se hallan coligadas

contra la nuestra, encuentren conveniente a sus intereses entrar en arreglos que, conducidos con criterio comercial y amigable, darían resultados satisfactorios para todos".

Concluía la exposición: "En una palabra, nuestro deseo es que tanto el Estado como los demás accionistas de la Compañía se den cuenta que contando esta empresa con petróleo barato y en último caso con el establecimiento del cabotaje nacional, estará en posición, no solamente de cubrir sus necesidades y obligaciones, sino que también obtener el capital necesario para adquirir naves de mayor tonelaje capaces de efectuar viajes a Europa y los Estados Unidos a través del Canal de Panamá"[81].

B. OTRAS COMPAÑÍAS NACIONALES Y BUQUES SUELTOS

La única otra empresa naviera nacional que hemos encontrado es la Compañía Cabotaje Nacional de Piérola Saavedra, propietaria de algunas naves, como el vapor *Talismán*, construido en el Callao por Benjamín Peña y lanzado al mar en enero de 1916. Como la mayor parte de la marina mercante peruana, sus buques estuvieron destinados al cabotaje.

De mayor aliento parece haber sido el proyecto de formar la Compañía de Navegación Italo-Peruana. Esta se hallaba en proceso de organización en 1906, debiendo comenzar a funcionar en 1908 con cuatro vapores. Si bien inicialmente realizarían tráfico de cabotaje, consideraban luego extender su ruta hasta Panamá. Sus gerentes en 1908 eran Lazzeri y Pegottini, y el subgerente Franklin Paes; con oficinas en la plaza Independencia, en el Callao[82].

En el cuadro que se incluye, se ha tratado de hacer un listado de las naves peruanas del periodo 1906-1919, utilizando para ello tanto los registros de matrícula como los de ingreso, y algunas otras fuentes secundarias. En varios casos, hemos encontrado distintos tipos de tonelaje, lo que nos ha llevado a colocar las cifras solo de manera referencial. En algunos casos, felizmente los menos, no hemos podido encontrar ningún dato sobre el porte de la embarcación, teniendo como única referencia el tipo de la nave en cuestión. Asimismo, cabe señalar que en algunos casos los propietarios variaban los nombres de sus buques con el tiempo, por lo que somos conscientes que en alguna ocasión estaremos mencionando la misma nave más de una vez[83].

Mediante Ley del Congreso No. 2761 del 29 junio 1918, se dispuso la prohibición de la venta de vapores y de buques de vela de bandera nacional, sin autorización previa del gobierno, quién, oyendo a la Cámara de Comercio de Lima, aprobaría o no la venta de acuerdo a las circunstancias de la enajenación y de la importancia que pudiera tener la nave para el tráfico marítimo de la República[84].

Si bien la gran mayoría de las naves peruanas se dedicaron al cabotaje, excepto las de la Compañía Peruana de Vapores, hubo algunos otros buques que sí atendieron puertos de otros países. Uno de ellos fue la barca *Mario*, que al mando del capitán Eduardo Novo viajó a principios de 1916 a Ludlow, en Alaska, donde quedó algún tiempo bloqueada por los hielos[85]. Otro viaje, entre curioso e importante, fue el llevado a cabo por el *Yurimaguas*, motonave fluvial de propiedad de Adolfo Morey, que en 1916 viajó de Iquitos al Callao por el Canal de Panamá. Al mando del capitán Ramón A. Pimentel y con Morey a bordo, intentaba establecer una ruta comercial entre los puertos del Oriente peruano y el Pacífico. Su presencia en los puertos de la ruta y luego en la rada del Callao, despertó el interés del público, que consideraba dicho viaje una verdadera aventura[86].

La marina mercante peruana sufrió algunas lamentables pérdidas durante el periodo bajo estudio.

Es así que el vapor *Pachitea*, de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, en octubre de 1915, tras chocar contra la popa del *Retriever* y embestir un edificio de la Dársena, encalló frente a Lomas; si bien no hubo pérdidas humanas y algo de la carga pudo ser rescatada, el buque no pudo ser sacado de su comprometida situación, pese a los intentos del crucero *Almirante Grau* y del remolcador *Penguin*[87].

En enero siguiente, el vapor *Tumbes*, ex *Retriever*, se incendió en Talara[88]. En noviembre de ese mismo año de 1916 se perdió el vapor *Rímac*, ex *Nazareth*, cerca a Pimentel. En el naufragio perecieron quince individuos, entre ellos dos pasajeros, logrando salvarse el capitán Berg, el muchacho José Ramos y otras dos personas. Recogidos posteriormente por el vapor *Chile*, fueron traídos al Callao para la investigación del caso. La Sociedad de Marina Mercante, representada por el capitán Parajón, dio la fianza por el capitán Berg[89].

Otra pérdida notable fue la de la barca *Lorton*, a principios de 1917. Habiendo tratado sobre ella en la parte correspondiente a la Primera Guerra Mundial, nos eximimos de nuevos comentarios respecto a este incidente que nos llevó a romper relaciones con Alemania.

C. COMPAÑÍAS NAVIERAS EXTRANJERAS

PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY

La más antigua de las empresas de vapores en la costa oeste americana fue la Pacific Steam Navigation Company, con sede en Liverpool, Inglaterra, cuyas dos primeras naves, el *Chile* y el *Perú*, comenzaron a operar en 1840. Tras obtener el importante contrato del correo británi-

co, la empresa creció rápidamente y sin competencia alguna durante casi treinta años. La aparición de la chilena Compañía Sudamericana de Vapores y de la compañía alemana Kosmos, no llegó a constituir una amenaza a su hegemonía en el mercado sudamericano, pudiendo ejercer cierto grado de control sobre las nuevas empresas navieras, especialmente sobre la chilena.

En 1906, al iniciar el periodo bajo estudio, la Pacific Steam Navigation Company contaba con una flota de cuarenta y tres naves, diez de las cuales estaban destinadas a un servicio regular entre Liverpool y Valparaíso, extendido poco después hasta el Callao; otras siete naves operaban en torno a Panamá, y el resto cubría dos carreras, uniendo Valparaíso con Guayaquil y con Panamá[90]. Durante los trece años estudiados, la compañía hizo varios ajustes a sus itinerarios y puertos de escala, pero en esencia mantuvo las rutas sin mayor alteración hasta agosto de 1914, en que al estallar la Primera Guerra Mundial varias de sus naves fueron requeridas por el gobierno británico, reduciendo su flota en el Pacífico a solo cuatro vapores[91].

Por otro lado, mantenía un servicio regular entre Panamá y Valparaíso, que se enlazaba con otra ruta regular entre Callao y Europa. Salían de Panamá cada segundo lunes a las 6 p.m., con escalas en Paita, Eten, Pacasmayo, Salaverry y Callao. Su arribo a este puerto permitía conectar con el servicio trasatlántico[92].

En 1911 ya venía funcionando un servicio de vapores transatlánticos y expresos por la vía del Estrecho de Magallanes, que entregaban la carga en Liverpool en 42 días, sin trasbordo. Uno de ellos era el *Oriana*, que llegó al Callao el 3-7-1911 y salió siete días después. Hacía escala en Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Lota, Punta Arenas, Montevideo, Santos, Río de Janeiro, Bahía, Pernambuco, San Vicente de Cabo Verde, Las Palmas, Leixoes (Oporto), Vigo, Coruña, La Rochelle-Pallice y Liverpool. Los interesados podían cruzar desde Valparaíso a Buenos Aires por tierra, llegado a este puerto ocho días después de haber salido del Callao, o en Montevideo en un día más. En este último lugar podían tomar uno de los vapores de la compañía. Asimismo, podían bajar en Lisboa y llegar a París en 26 horas[93].

Al finalizar la guerra, los vapores de la Pacific Steam Navigation Company volvieron a cubrir sus rutas usuales, agregando una nueva que unía New York con el Callao, en franca competencia con la New York and Pacific Line, una de las empresas de la poderosa casa W.R. Grace[94].

Tal como había ocurrido desde un primer momento, muchos de los buques de esta empresa británica llevaban nombres vinculados a los países de la costa oeste americana, siendo así que entre 1906 y 1919 encontramos los vapores *Callao*, *Inca*, *Perú*, *Puno*, *Pizarro*, *Lima*, *Huanchaco* y *Junín*, así como el remolcador *Chalaca*[95]. La lista que se

da a continuación contiene los nombres y tonelaje de los buques que sirvieron a la Pacific Steam Navigation Company durante el periodo bajo estudio, aun cuando no todos ellos tocaron puertos peruanos[96]:

Buque	Tonelaje	Buque	Tonelaje	Buque	Tonelaje
Antisana	3 584	*Huanchaco*	4 524	*Panamá*	5 981
Arica	1 771	*Inca*	3 593	*Perico*	268
Assisstance	214	*Junín*	4 536	*Perlita*	49
Bogotá	4 603	*Kenuta*	5 025	*Perú*	3 225
California	5 547	*Lima*	4 946	*Pizarro*	2 160
Callao	4 500	*Magellan*	3 590	*Potosí*	5 300
Chalaca	35	*Manabí*	1 041	*Puno*	2 398
Chica	49	*México*	5 548	*Quillota*	3 674
Chile	3 225	*Oravia*	5 321	*Quilpué*	3 669
Chiriquí	643	*Orcoma*	11 546	*Quito*	1 089
Corcovado	4 568	*Orduña*	15 620	*Rupanco*	818
Duendes	4 452	*Oriana*	8 066	*Sarmiento*	3 603
Ecuador	1 768	*Orissa*	5 317	*Sorata*	4 581
Esmeraldas	4 491	*Orita*	9 239	*Taboga*	649
Flamenco	4 540	*Oronsa*	7 970	*Victoria*	5 967
Galicia	5 896	*Oropesa*	5 303		
Guatemala	3 227	*Ortega*	7 970		
TOTAL TONELAJE			199 083		

En agosto de 1908, el flamante vapor *Orcoma*, al cual se le había incorporado toda clase de servicios eléctricos, al punto que se le conocía como "el buque eléctrico", hizo su viaje inaugural a Sudamérica. Fue la primera nave en traer un grupo de turistas al Perú, en un viaje organizado por la firma inglesa Thomas Cook, que aún hoy es una de las compañías de turismo más grandes del mundo[97]. Este tipo de viajes se irían haciendo más frecuentes en los años siguientes, registrándose así otros arribos, como el *Kroonland*, que llegó al Callao en febrero de 1915 con turistas norteamericanos; y el yate de esa nacionalidad *Ciprus*, llegado al Callao en abril de 1916[98].

La mayor parte de las naves de la compañía estaban habilitadas para transportar tanto pasajeros como carga, pero algunas de ellas resultaban más eficaces en uno de los dos tipos de servicio. Así, en la ruta de Chile a Liverpool, se alternaban semanalmente buques de pasajeros y buques de carga, estos últimos con destino final en Glasgow. Uno de los típicos buques de pasajeros fue el *Orita*, que llegó al Callao en febrero de 1910. Con capacidad para 580 pasajeros de tres categorías, ofrecía la posibilidad de llegar a Buenos Aires en solo ocho días "vía Cordillera", alcanzando Europa en diecisiete días más. Para aquellos pasajeros que preferían continuar a bordo y cruzar el Estrecho de Magallanes, el viaje entre el Callao y Oporto, el primer puerto europeo,

tomaba unos cincuenta días en total[99]. La duración del viaje fue reducida a cuarenta y dos días en 1911, tras eliminar algunas escalas[100].

La otra ruta que la Pacific Steam Navigation Company ofrecía para Europa era a través del istmo de Panamá, cuyo cruce estaba monopolizado por la Panama Rail Company. Las relaciones entre las dos empresas, la del ferrocarril y la de vapores fue bastante estrecha, haciendo fluida la operación de esta ruta. La Pacific ofrecía así no solo el tramo entre el Callao y Panamá, sino también el cruce y la conexión con otras líneas de vapores que unían al puerto de Colón, tanto con Europa como con la costa este de Estados Unidos.

Los itinerarios que tenían estaban hechos de tal manera que los vapores que servían la ruta del Estrecho coincidían en el Callao con los que atendían la ruta de Panamá. De esta manera, un exportador tumbesino podía enviar sus productos a Europa por el Estrecho, mientras que uno de Ilo podía hacer lo propio por Panamá; y si preferían comerciar entre ellos, también podían usar los vapores que unían Guayaquil con Valparaíso.

Esta compañía británica no estuvo exenta de accidentes en aguas peruanas. Así, el 9 de agosto de 1907 se perdió el vapor *Colombia*, al naufragar a la altura de la isla Lobos de Tierra. Felizmente, no hubo desgracias humanas que lamentar y los náufragos fueron auxiliados por el vapor *Maipo*, de la Compañía Sudamericana de Vapores, que los trasladó al Callao[101]. Aquel naufragio, precedido en pocas semanas por el del *Santiago*, en Corral, Chile, donde pereció el peruano Manuel F. Luque, médico de a bordo, motivaron serios comentarios en contra de la seguridad de las naves de la compañía inglesa, urgiendo al gobierno a ejercer mayor control sobre la seguridad de las naves[102]. Los restos del *Colombia* fueron (1993) encontrados por unos buzos artesanales, extrayendo algunas monedas de oro de ese lugar. A fines de marzo de 1910, ocurrió otro lamentable accidente al ahogarse en la rada chalaca el mayordomo del *Oronsa*, en momentos en que se bañaba al costado de su buque[103].

Tampoco faltaron los incidentes, como el ocurrido en el Callao en 1913, entre los tripulantes del *Quilpue* y los jornaleros del Muelle y Dársena[104]. Pero los incidentes más usuales se producían debido a las eventuales demoras que sufrían los vapores en los puertos, lo que llevaba a retrasar sus itinerarios. Como se recordará, este tipo de incidentes habían sido bastante frecuentes durante el siglo pasado, llegando a motivar protestas consulares e incluso, cuando la situación se agravaba, intervenciones de la Estación Naval Británica del Pacífico. Pero a principios del siglo XX, la Pacific Steam Navigation Company debía cuidarse de la siempre creciente competencia. No por ello dejaba de reclamar contra este tipo de retrasos, como el ocurrido en Pacasmayo, en 1912, con el vapor *Guatemala*; o el que ese mismo año tuvo lugar en Mollendo con el vapor *Ortega*[105].

LA COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES

Establecida en Valparaíso en 1870, la Compañía Sudamericana de Vapores se había visto obligada a suscribir varios compromisos con la Pacific Steam Navigation Company para poder operar con cierto margen de utilidad. Esta situación se mantuvo hasta principios del periodo que estamos analizando, en que al entrar en escena la recién constituida Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, se afectó mayormente a la compañía chilena, en los precisos momentos en que la campaña de chilenización de Tacna y Arica se hacía más virulenta.

En 1906, cuando empezamos este estudio, la naviera chilena contaba con diecinueve naves, siete de las cuales operaban únicamente en aguas chilenas, mientras que las otras doce unían Valparaíso con Eten. En los años siguientes fueron incrementadas las rutas, estableciendo una entre Valparaíso y Panamá, y un servicio rápido entre Iquique y el citado puerto centroamericano. Esta última carrera fue suspendida en julio de 1910, debido a la fuerte competencia que le estaban haciendo la Pacific Steam Navigation Company y la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao[106].

Los buques con que operó esta empresa durante el periodo 1906-1919 fueron los siguientes[107]:

Buque	Tonelaje de Registro	Tonelaje Grueso	Buque	Tonelaje de Registro	Tonelaje Grueso
Aconcagua	1 390	2 761	*Lircai*	517	517
Amazonas	2 019	2 019	*Loa*	2 566	2 566
Aysen	2 287	3 814	*Maipo*	2 621	2 950
Cachapoal	1 547	2 315	*Melleco*	641	700
Cautín	414	527	*Mapocho*	1 552	2 053
Huasco	2 272	3 798	*Maule*	922	922
Imperial	1 663	2 704	*Palena*	1 581	2 640
Itata	1 617	1 971	*Teno*	1 645	2 629
Lebu	2 629	2 538	*Tucapel*	1 917	2 967
Limarí	2 647	2 647			
TOTAL TONELAJE DE REGISTRO		32 447	TOTAL TONELAJE GRUESO		43 038

En 1906, la empresa naviera chilena remozó su flota al mandar construir varios vapores en Gran Bretaña. No obstante esto, muchos de sus buques eran ya bastante antiguos, y no contaban con los adelantos que la tecnología marítima podía ofrecer en ese momento. Ejemplo de ello fue que hubo que esperar hasta 1911 para empezar a instalar equipos de telegrafía inalámbrica a bordo; y el mismo hecho de que muchas de ellas continuasen utilizando carbón. Si bien la compañía chilena listaba un crecido número de vapores en sus anuncios, algunas de estas naves

eran empleadas para tráfico restringido y otras pasaron a ser apontonadas en el Callao en 1908, como el vapor *Itata* traído a remolque por el *Maule*. El *Itata* trajo consigo cinco lanchas, así como boyas, cadenas y muertos, para ser empleados en el servicio de la Sudamericana de Vapores[108]. Esta misma política sería seguida por otras empresas navieras, al punto que en 1913 ya habían sido colocadas boyas "que pertenecen a las líneas que ocupan los vapores de la Compañía Inglesa, Sud-Americana y Alemana Kosmos. Tan pronto como las otras compañías reciban las boyas que han encargado, se irán colocando en la situación que les corresponde"[109].

En julio de 1911, se instalaron equipos de telegrafía sin hilos (TSH) en los buques de la compañía. En noviembre de 1913 se informa desde París que se había creado una oficina llamada "agencias de turismo", que cobraba una comisión de 5% sobre los pasajes[110].

La guerra de tarifas que la empresa chilena había venido sosteniendo junto con la Pacific Steam Navigation Company contra la compañía alemana Kosmos, se tornó más dura al entrar en escena la naviera peruana, conforme veremos más adelante al tratar sobre este punto específico. Pero las cosas parecieron complicarse para la empresa chilena en 1910, debido a varias razones, entre ellas la crisis internacional entre nuestro país y Ecuador. A raíz de esto, ambos países movilizaron sus fuerzas y llamaron a los reservistas, preparándose para lo que parecía ser un inevitable conflicto por la actitud tomada por Ecuador respecto al arbitraje del Rey de España. El gobierno ecuatoriano, entre otras cosas, en mayo de 1910 dispuso el minado del río Guayas, prohibiendo su navegación con prácticos que no fuesen ecuatorianos. Por tal razón, tanto la Pacific Steam Navigation Company y la Kosmos, suspendieron sus servicios a dicho puerto, mientras que la Sudamericana de Vapores, en armonía con la creciente injerencia chilena en la crisis, fue la única que continuó operando regularmente[111].

Ante la complicada situación creada por la competencia y la situación internacional, ya a principios de ese mismo año la Sudamericana de Vapores tuvo que ofrecer algunos descuentos para poder captar más pasajeros y carga. Así, redujo en 20% el valor de los pasajes de ida y vuelta a Estados Unidos, Europa y Asia, pudiendo ser empleados en los vapores de la Pacific Steam Navigation Company[112]. En julio fue necesario hacer algunas otras ofertas, anunciando la rebaja de los pasajes para niños y sirvientes. Los menores de 12 años pagarían medio pasaje; los que tenían menos de 8, un cuarto de pasaje; y los menores de 3 años, de una familia, tendrían derecho a un pasaje libre, y los demás un cuarto del valor del pasaje. Los sirvientes, por su parte, pagarían dos terceras partes del pasaje[113]. En agosto se publicitaban las franquicias a los pasajeros. Los de primera (camarote) tenían derecho a veinte pies

cúbicos, mientras que los de segunda (cubierta) solo podían llevar equipaje libre de pago hasta la mitad de ese volumen[114].

La compañía chilena, al igual que las otras que operaban en el litoral peruano, debió sufrir la presencia de algunos polizontes. No obstante, solo hemos encontrado evidencia de ello en el caso de esta empresa, que en 1910 anuncia que quienes sean encontrados sin un boleto se les cobraría el valor del pasaje con recargo del 100%[115].

Pese a todo, la situación económica de la empresa no parecía muy saludable, motivando a los accionistas a presionar al gobierno chileno para obtener mayores subsidios, llegando incluso a anunciar la liquidación de la misma. Finalmente, consiguieron los subsidios y la Sudamericana de Vapores pudo sostenerse hasta que la Primera Guerra Mundial, tras la crisis inicial, mejoró sensiblemente las condiciones del mercado marítimo[116].

Un punto que merece ser mencionado al tratar sobre esta empresa son los incidentes en los que se vieron envueltos algunos de sus tripulantes. Ya Rosendo Melo señalaba en 1906, que los vaporinos o tripulantes chilenos mostraban continuas faltas de disciplina[117], cosa que encontraba fácil réplica entre algunos peruanos, principalmente entre los tarapaqueños repatriados y los que provenían de las provincias cautivas de Tacna y Arica, produciendo algunos incidentes que motivaron una creciente animadversión hacia las naves de la Compañía Sudamericana de Vapores y eventuales boicots por parte de los gremios marítimos. A principios de 1910, las autoridades portuarias peruanas conversaron con el agente de la compañía chilena para tratar de evitar los continuos actos de indisciplina por parte de sus dotaciones[118]. Otro serio incidente tuvo lugar en los primeros días de enero de 1912, cuando los tripulantes del vapor chileno *Cóndor*, atracado al muelle del Callao, se enfrentaron a un grupo de tarapaqueños repatriados. Según la información de *Variedades*, los peruanos fueron provocados por los vaporinos, entablándose una pelea entre ambos grupos, que tuvo como escenario tanto las calles del puerto como la cubierta del vapor, obligando a la intervención de la autoridad marítima[119]. Por otro lado, en la medida en que las relaciones con Chile se fueron haciendo más tensas, se presentaron varios casos en que los gremios marítimos simplemente se negaron a atender a los buques chilenos, tal como ocurrió en Pisco, en 1912[120].

Como ocurrió con otras empresas navieras, las naves de la Sudamericana de Vapores también sufrieron algunos incidentes en aguas peruanas. El primero de estos ocurrió en febrero de 1906, cuando falleció en Lomas el primer piloto del vapor *Tucapel*, Luis Segundo Uribe Newlove, hijo del contralmirante chileno Luis Uribe, siendo enterrado en Pisco[121]. En mayo de 1908, el capitán Sorensen, de ese mismo vapor, tuvo un altercado con el capitán de puerto de Salaverry, cuando

se negó a acatar la orden de cambiar de fondeadero. A consecuencia de ello, la Comandancia Principal de Milicias Navales lo suspendió por unos meses para seguir navegando en aguas peruanas. Pese a ello, en agosto, el mismo capitán, esta vez al mando del vapor *Aysen*, volvió a incurrir en una falta similar en el puerto de Pacasmayo, agravando su condición al pretender retener a bordo al capitán de dicho puerto[122].

También ocurrieron algunos lamentables accidentes, tal como el naufragio del *Tucapel*, ocurrido el 4 de setiembre de 1911, frente a Punta Camaná, veinte millas al norte de Quilca. Las dramáticas fotografías que aparecieron en *Variedades* explican las grandes dificultades que tuvieron que pasar los valientes pescadores locales para poder rescatar a los sobrevivientes[123]. Cinco de estos anónimos héroes del mar perecieron en estos intentos, al igual que cuarenta y cuatro personas que venían a bordo del vapor. Entre estas víctimas se encontraban el capitán Frederick Collins, el primer y segundo pilotos, un pasajero de cámara, ocho de cubierta y varios tripulantes. Acudieron en su rescate el *Maipo*, otro vapor de la compañía chilena, y el buque peruano *Santa Rosa*, que se dirigió al lugar del siniestro desde Mollendo, pero todo fue inútil y el 11 de setiembre se le declaró perdido[124].

El *Maipo* había tenido mejor suerte en cuestión de auxiliar náufragos en agosto de 1907, cuando recogió y llevó al Callao a los pasajeros y tripulantes del *Colombia*, de la Pacific Steam Navigation, perdido frente a Lobos de Tierra. El 31 de agosto del siguiente año, el *Maipo* sufrió algunas averías cuando fue abordado por el transporte peruano *Santa Rosa* en su fondeadero en el Callao. El juicio duró hasta abril de 1917, en que se falló contra la nave nacional, disponiendo el pago de 740 libras esterlinas[125]. Otro caso de colisión se produjo entre el flamante vapor *Huallaga*, de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, y el vapor chileno *Huasco*. Este último buque sufrió un incendio en el Callao, en la noche del 26 al 27 de enero de 1908, que felizmente pudo ser sofocado por la tripulación, aun cuando dos de estos se arrojaron al mar para ganar la costa a nado[126].

Otros dos vapores chilenos vararon en aguas peruanas. El 18 de febrero de 1918, lo hizo el *Cachapoal*, en Pimentel, pero felizmente pudo zafar sin mayores daños[127]. Menos suerte tuvo el *Limari*, que el 7 de junio de 1919 se perdió en los bajos de arena frente a Santa Rosa, entre Eten y Pimentel, felizmente sin pérdida de vidas, gracias al oportuno auxilio del vapor *Mantaro* y de los remolcadores de la firma comercial Viuda de Piedra e hijos, de Eten[128].

Finalmente, el 30 de diciembre de 1918, el vapor *Palena* se vio envuelto en un incidente internacional con motivo de ciertas declaraciones hechas por el capitán Matthias a un pasajero de su confianza y que este hizo públicas en el Perú[129].

KOSMOS LINE

Con su casa matriz en Hamburgo, la Kosmos Line había comenzado a operar en la costa oeste americana en 1872, cuando despachó a la barca de 1 292 toneladas *Karnak*[130]. La compañía alemana creció notablemente hasta principios del siglo XX, contando así con casi una treintena de vapores para atender las tres rutas mensuales que operaba hacia 1906, a través del Estrecho de Magallanes: Hamburgo a la Columbia Británica, Bremen al Callao y Génova al Callao. Esa programación permitía que cada diez días, aproximadamente, se pudiese disponer de un buque de esta empresa en el Callao para despachar carga hacia los puertos europeos. Como las otras navieras estudiadas, sus rutas sufrieron algunas alteraciones, tales como la supresión de determinados puertos, como ocurrió con Amberes en la ruta entre Hamburgo y la Columbia Británica, reduciendo en cinco días su duración total[131].

El *Rhakotis* anunciaba su salida del Callao el 6 de julio de 1911, llegando a Mollendo el 8, a Arica el 9, Iquique el 10, Antofagasta el 11, Coquimbo el 13 y Valparaíso el 14. Pasando luego a Talcahuano, Coronel, Corral (Valdivia), Punta Arenas, Montevideo, Las Palmas y Hamburgo[132].

La Primera Guerra Mundial produjo una notoria crisis a la empresa, pues perdió casi todas las naves internadas en diversos puertos americanos. Al tratar sobre la Primera Guerra Mundial, hemos señalado lo que ocurrió en el caso peruano, por lo que no insistiremos en ello, baste con indicar que al finalizar la conflagración, la empresa retomó con nuevos bríos sus actividades, hasta que la Segunda Guerra Mundial les puso punto final.

Los buques de esta empresa que operaron durante el periodo 1906-1919 fueron los siguientes[133]:

Buque	Tonelaje	Buque	Tonelaje	Buque	Tonelaje
Abisinia	10 000	*Massovia*	6 500	*Serapis*	8 000
Adato		*Negada*	7 500	*Setos*	8 000
Augustos		*Nitokris*	7 500	*Themisto*	
Illyria	7 000	*Sais*	8 000	*Theodor*	
Isriria	7 000	*Sakarah*	8 500	*Thessalia*	7 500
Jethon		*Salaits*	8 500	*Waddon*	
Louisse		*Serak*	8 500	*Willo Guarden*	

Actuando con no poca habilidad y ofreciendo precios atractivos, conforme puede verse en el cuadro adjunto, los agentes de la Kosmos en el Perú, la casa Dauselsberg Schubering & Co., lograron obtener algunas ventajas respecto a su principal competidor en la ruta a Europa, la Pacific Steam Navigation Company. Así, en 1907 se le concedió el

contrato para "traer a nuestras costas los contingentes de inmigración española, próximos a llegar al Perú"[134]. Tres años después, en enero de 1910, obtuvo del gobierno peruano algunas facilidades e incluso una subvención, lo que no dejó de despertar comentarios en Chile[135]:

Tarifa de fletes de metales y matas (concentrados metálicos) de la Compañía Kosmos en 1906, expresada en libras peruanas[136]

Tarifas	Hamburgo, Amberes o Liverpool al Callao		Swansea al Callao	
	Litoral sur	Litoral norte	Litoral sur	Litoral norte
Valor menor a 15 libras la tonelada	1,7,6	1,10	1,10	1,12,6
Valor entre 15 y 25 libras por tonelada	1,10	1,15	1,12,6	1,17,6
Valor entre 25 y 40 libras por tonelada	1,15	2,0	1,17,6	2,2,6
Valor mayor a 40 libras por tonelada	2,0	2,5	2,2,6	2,7,6

ROLAND LINE

Con sede en Bremen, esta compañía alemana comenzó a operar hacia 1880 en viajes regulares entre dicho puerto, Rotterdam y Amberes, y los principales puertos del Pacífico hasta el Callao. Al inicio de nuestro periodo contaba con siete vapores, con casi 21 000 toneladas de registro, tonelaje que perdió durante la Primera Guerra Mundial. Durante el periodo 1906-1919, aumentó al menos en dos vapores, perteneciendo a esta línea los siguientes: *Turpin*, *Lambert*, *Holger*, *Ganelon*, *Haymon*, *Olivan*, *Duendart*, *Rio* y *Naims*, estos dos últimos con 3 600 toneladas gruesas[137].

NEW YORK AND PACIFIC STEAMSHIP COMPANY O MERCHANTS' LINE

Si bien los propietarios, los hermanos John, William y Michael Grace, tenían su base de operaciones en New York, San Francisco y el Callao, optaron por formar esta empresa naviera bajo bandera británica por las mayores ventajas que ello brindaba respecto a Estados Unidos. Comenzó a operar con tres vapores en 1893, al año de ser fundada, siendo la primera naviera en unir regularmente New York con el Callao. A partir de 1894 extendieron sus actividades hasta Guayaquil y, desde 1906, hasta San Francisco y Pudget Sound, en la Columbia Británica. Como los hermanos Grace también operaban una empresa de

La Casa Grace tenía su base de operaciones en New York, San Francisco y en el Callao, cuyas oficinas se aprecian en esta postal de 1908. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).





Vista panorámica del puerto del Callao. c .1919. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

veleros llamada Merchants' Line, la gente de los puertos comenzó a dar ese mismo nombre a la New York and Pacific Steamship Company, al punto que se llegó a hacer indistinta su denominación[138].

Como es conocido, los momentos iniciales de la ya poderosa Casa Grace habían estado estrechamente vinculados al Perú, motivo por el cual la empresa guardó una especial relación con nuestro país. Esto se reflejó en los nombres de los buques de esta naviera, conforme veremos en la lista de naves que operaron durante los trece años que estamos analizando. Cabe señalar que el primero de los buques listados corresponde a un velero comprado en 1919 y que solo efectuó un viaje comercial entre Chile y New York por la vía del Canal de Panamá [139]:

Buque	Tonelaje de Registro	Tonelaje Grueso	Buque	Tonelaje de Registro	Tonelaje Grueso
Alice A. Leigh			*Chipana (Toluma)*	3 514	5 549
Cacique I	1 951	3 052	*Cholita*	197	306
Cacique II	3 888	6 284	*Cóndor*	1 951	3 052
Cápac	1 951	3 052	*Coya II*	1 945	3 952
Celia	3 184	5 004	*Cumbal (Chimú)*	2 781	4 259
Charcas	3 254	5 067	*Curaca*	4 067	6 386
Chincha	3 952	6 341	*Cuzco*	2 773	4 302

De estos buques, el pequeño remolcador *Cholita* sirvió únicamente en aguas peruanas, entre 1907 y 1910, siendo vendido luego a una empresa francesa.

Esta naviera, como las otras, tampoco estuvo al margen de los accidentes, pero ninguno de ellos ocurrió en aguas peruanas. Lo más cercano fue la pérdida del *Cacique I*, por un incendio frente a Santa Elena, en Ecuador, en 1908; y el hundimiento del *Charcas*, frente a Chile, por un crucero alemán, en 1914. Durante la guerra, varios de los buques de esta empresa prestaron servicio al Almirantazgo británico, y otros cambiaron de bandera por la norteamericana. El posterior ingreso de Estados Unidos a la conflagración afectó más aun la compañía.

El éxito alcanzado por los hermanos Grace en el servicio regular entre New York y el Pacífico despertó inquietudes similares en otros navieros norteamericanos. Hacia 1912 ya eran tres las compañías operando esa ruta: la New York and Pacific Steamship, con 22 viajes anuales; la West Coast Line, con 12 viajes; y la New York and South American Line, aun cuando esta última, hasta donde hemos podido verificar, no llegaba a puertos peruanos. Las tres compañías transportaban hacia el Pacífico básicamente la carga de sus empresas matrices, que tenían mecanismo de comercialización propio en los puertos de arribada, o como la Casa Grace con sus plantaciones de azúcar, importantes in-

versiones en Sudamérica. Otras firmas que operaban hacia el Pacífico, por Magallanes, eran la American-Hawaiian Steamship y la Luckenbach Steamship, pero sus naves solo tocaban en puertos sudamericanos para reaprovisionarse, por lo que no se le incluye como las empresas prestando servicio a la actividad marítima peruana[140].

La New York and Pacific Steamship Line dejó de operar en 1921, entre otros motivos por las mayores ventajas que brindaba el uso del Canal de Panamá. Previsores, ya en 1912 los hermanos Grace habían fundado otra empresa naviera para explotar esa nueva ruta, la Atlantic and Pacific Steamship Company, y también habían establecido una empresa subsidiaria para operar únicamente en el Pacífico, la North Pacific Steamship Line.

ATLANTIC AND PACIFIC STEAMSHIP COMPANY

Establecida en Maine por la Casa Grace, en 1912, con el propósito principal de unir New York con San Francisco, solo llegó a operar en forma eventual en puertos peruanos en 1913 y 1914. Tras la puesta en servicio del Canal, los vapores de la empresa dejaron de tocar puertos sudamericanos, hasta que al año siguiente se conjugaron dos cosas para que retomaran ese servicio hasta 1928: el cierre temporal de esa importante vía acuática por el derrumbe en Culebras, y el control que la Casa Grace adquirió sobre la Pacific Mail Steamship Company. Todos los buques que sirvieron a esta empresa llevaron nombres de santos, iniciando una tradición que la Casa Grace extendió a sus otras compañías navieras. Los buques que sirvieron durante el periodo 1906-1919 fueron los siguientes[141]:

Buque	Tonelaje Neto	Tonelaje Grueso
Santa Cruz	3 284	5 081
Santa Clara	4 026	6 381
Santa Catalina	4 026	6 381
Santa Cecilia	4 026	6 381
Santa Bárbara	3 742	6 197
Santa Paula	3 833	6 275

NORTH PACIFIC STEAMSHIP LINE

Subsidiaria de la New York and Pacific Steamship Company, y por consiguiente de la Casa Grace, esta línea comenzó a operar con buques alquilados, en 1910, entre Pudget Sound, en la Columbia Británica, y Valparaíso. Durante la Primera Guerra Mundial, los buques norteame-

ricanos de mayor tamaño fueron requisados por ese gobierno, para el esfuerzo bélico, pero la compañía continuó trabajando con goletas de madera impulsadas con motores para remolcar dos grandes pontones con que la misma compañía operaba entre puertos sudamericanos e incluso hasta San Francisco, el *W.J. Perrie* y el *Belfast*. La carga que usualmente recogían en puertos peruanos era el azúcar de las plantaciones que la Casa Grace poseía, ofreciendo también transporte de pasajeros.

Esta compañía llegó a contar entre sus buques con uno construido de concreto, el *Faith*, el cual llevó a cabo un único viaje llevando madera de San Francisco a Chile, retornando a New Orleans con un cargamento de nitratos.

Los buques que operaron en esta línea entre 1906 y 1919 fueron los siguientes:

Buque	Tonelaje de Registro	Tonelaje Grueso	Buque	Tonelaje de Registro	Tonelaje Grueso
Belfast			*Santa Cristina*	1 464	2 159
Cacique II	3 888	6 284	*Santa Elena*	1 115	1 928
Columbia	1 188	1 923	*Santa Inés*	982	1 742
Colusa	3 622	5 732	*Santa Isabel*	1 162	1 919
Cuzco	2 773	4 302	*Santa Luisa*	2 959	4 944
Faith		5 000	*Santa Rita*	915	1 600
Garfield	1 538	2 718	*Santa Tecla*	1 539	2 490
Mineola	1 507	2 576	*Thode Fagelund*		
Santa Alicia	1 321	2 244	*Tricolor*		
Santa Ana	2 971	4 900	*W.J. Pirrie*		2 460

En febrero de 1917, el *Cuzco* varó al norte de Salaverry. Los intentos de los pocos remolcadores disponibles localmente, fueron inútiles, sin que tampoco pudiesen hacer algo por reflotarlo el *Columbia* y el *Santa Alicia*, que vinieron desde la costa oeste norteamericana. Tras permanecer cinco meses como un monumento en la playa, un grupo de rescate contratado en New York logró ponerlo a flote y trasladarlo al Callao para reparaciones[142].

NEW ORLEANS & SOUTH AMERICA STEAMSHIP COMPANY

Fue establecida en 1918 por W.R. Grace Company y un grupo de empresarios de New Orleans, con la idea de aprovechar la cercanía de dicho puerto norteamericano al Canal de Panamá. Conocida comúnmente como NOSA, esta empresa comenzó a operar en mayo de 1918, pero solo hasta Ecuador. Al año siguiente extendió su servicio

hasta Valparaíso, siendo el primer buque de la empresa en llegar al Callao el alquilado *Lake George*, de 2 468 toneladas brutas, a finales de 1919. En los meses siguientes arribarían el *Lake Fanbush*, el *Santa Reecla,* el *Mineola* y el *Garfield*, llegando a establecer una frecuencia quincenal[143].

GRACE STEAMSHIP COMPANY

Tras haber puesto en marcha varias compañías y líneas de navegación, en 1916 los hermanos Grace decidieron finalmente crear una división dentro de la empresa W.R. Grace, que se encargase directamente de operar sus buques. Así nació la compañía a la que ahora nos referimos, conocida desde un primer momento como la Grace Line, nombre que finalmente adoptó en 1939, tras incorporar a otras navieras. La especialidad de la nueva compañía fue el transporte de pasajeros, mandando construir inicialmente cinco buques para dar un servicio quincenal entre New York y Talcahuano. El viaje inaugural fue hecho en febrero de 1918, por el *Santa Ana*, y durante el periodo bajo estudio solo otros tres buques llegarían a entrar en servicio, el *Santa Teresa*, el *Santa Elisa* y el *Santa Luisa*, todos ellos de unas 5 200 toneladas gruesas. Tres de ellos tenían capacidad para transportar 114 y los otros dos podían llevar 120 pasajeros, todos de una sola clase[144].

WEST COAST LINE

De propiedad de Wessel, Duval & Company, un grupo comercial similar al de los Grace, fue establecido en San Francisco para unir dicho puerto californiano con New York, con escalas en los principales puertos de Chile y Perú. En 1906 se encontraban en servicio los siguientes vapores: *Devonshire*, 5 000 toneladas de carga; *Anchenarde*, 5 200 toneladas; *Hurstdale*, 4 600 toneladas; *Ludgate* 5 500 toneladas; *Brantwood*, 5 200 toneladas; y *Shira*, 5 800 toneladas[145].

LAMPORT AND HOLT AND GULF LINE

Naviera norteamericana que operaba buques con bandera británica uniendo Liverpool, Glasgow, Manchester, Le Havre, los puertos orientales de Estados Unidos, con Valparaíso, el Callao e incluso Guayaquil. Los vapores llevaban a cabo dos viajes al año, pero en 1906 sufrieron grandes atrasos[146]. Estaba en conexión con la Anchor Line, de Calcuta, pudiendo de esa manera traer carga de la India a esta parte de América[147].

Solo hemos podido identificar los siguientes buques de la compañía en el periodo 1906-1919: *Bellagio, Bellanoch, Bellasco, Cervantes, Chancer, Newton, Ville de Paris, Ville du Havre, Line Branch, Willow Branch, Hazel Branch* y *Tania*, este último en condición de fletado[148].

TOYO KISEN KAISHA

Conocida también como la Oriental Steamship Company, esta compañía japonesa se hallaba basada en Yokohama. Ya en 1906 hacía viajes bimensuales desde Hong Kong a los puertos japoneses, islas Sandwich, México, Callao, Arica y Valparaíso. En 1910, amplió su servicio hasta el puerto de Coronel, trayendo principalmente arroz japonés para abastecer la demanda local[149]. Aquel mismo año, a fines de abril, se registra el arribo al Callao del *Kiyo Maru*, de 17 000 toneladas[150]. Hacia setiembre de 1911, empleaba tres vapores, el ya mencionado *Kiyo Maru*, el *Buyo Maru* y el *Hong Kong Maru*, este último de 11 000 toneladas de desplazamiento. Su agente en el Perú era la casa W.R.Grace[151]. Posteriormente, otros buques atendieron esa ruta, entre ellos hemos identificado al *Anyo Maru*, de 1 739 toneladas, cuya presencia en el Callao está registrada al menos en 1915 y 1918[152].

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, la empresa japonesa anuncia que a partir de enero de 1920 ampliará el número de vapores utilizados en ese servicio, con la incorporación del *Seiyo Maru*, de 4 771 toneladas y el *Kiyo Maru*, de 5 758 toneladas[153].

LEE CHAW LINE

Está reportada arribando a puertos peruanos en 1906, pero no volvemos a tener referencias suyas[154].

BARBER AND COMPANY INC. LINE

Es mencionada entre 1906 y 1909, cubriendo una ruta regular entre New York y puertos chilenos y peruanos[155].

HAMBURG-AMERIKA LINE

Hacia 1900 ya había dejado de operar en el Pacífico, pero mantuvo su representación en el Callao hasta la Primera Guerra Mundial. No obstante esto, algunos de sus buques continuaron viniendo a aguas peruanas bajo el control de la compañía Kosmos[156].

COMPAÑÍA ITALIANA LLOYD DE NAVEGACIÓN

En marzo de 1910 inauguró su servicio de la costa sur del Pacífico con una escala en Callao y otros puertos, con su buque *Chile*; y al mes siguiente arribó el *Valparaíso*, de 12 000 toneladas, anunciando que contará con cinco vapores que darían un servicio mensual desde y hacia Europa[157].

COMPAÑÍA TRANSATLÁNTICA ITALIANA

En 1919 inicia un servicio regular de carga y pasajeros entre Génova y la costa occidental de Sudamérica, a través del Canal de Panamá, con viajes cada 45 días. Al finalizar aquel año ya habían llegado al Callao tres buques, el *Ansaldo San Giorgo I*, el *Ansaldo San Giorgo II* y el *Ansaldo I*, todos con más de 5 200 toneladas[158].

COMPAÑÍA ITALIANA DE NAVEGACIÓN LA VELOCE

Comienza a operar entre Génova y la costa del Pacífico en 1919, enviando su primer barco, el *Bologna*, de 4 680 toneladas brutas, que arriba al Callao en noviembre de ese año. La intención era hacer viajes mensuales, para lo cual se preparaba ya para salir de Génova, el *Cecilia*[159].

KONINKLIJKE NEDERLANDSHE STOOMVAARMAATSCHAPPIJ

Empresa holandesa con sede en Amsterdam, que comenzó a operar en el Pacífico en 1919, uniendo los puertos peruanos y chilenos con Amsterdam. El primer buque de esta línea en llegar al Callao fue el *Almalo*, con 6 899 toneladas brutas, en octubre de 1919, siendo seguido algún tiempo después por el *Altmark*, de 7 500 toneladas, posiblemente el mismo buque del célebre abordaje realizado por el destructor británico *Cossack*, en el fiordo de Jössing, durante la Segunda Guerra Mundial[160].

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Antigua empresa francesa que unía regularmente Colón con puertos franceses. A finales de 1919 extendió su servicio hasta el Callao y Valparaíso, empleando para ello al *Saint Louis*, de 5 818 toneladas brutas; al *Saint André*, de 5 765 toneladas; y otros dos buques cuyos nombres no hemos podido determinar[161].

GULF MAIL STEAMSHIP COMPANY

En 1919 inició un servicio regular de cargueros desde San Francisco a los puertos de Centro y Sudamérica. Empleó algunos barcos pequeños, de unas 1 500 toneladas de capacidad[162].

COMPAGNIE ROCHELAISE DE SUD-AMERIQUE

En 1919 se estableció esta compañía en La Rochele, Francia, con la intención de establecer un servicio de vapores hacia Sudamérica. Hasta donde hemos revisado, no llegó a realizar viaje alguno antes de concluir aquel año[163].

CHINESE-AMERICAN EXCHANGE COMPANY

Compañía basada en Washington, anuncia en 1919 su intención de establecer un servicio entre algunos puertos asiáticos y la costa del Pacífico sudamericano. Hasta donde hemos revisado, no llegó a realizar viaje alguno antes de concluir aquel año[164].

CHUNGWA NAVIGATION COMPANY LIMITED

En 1919 se anuncia que un grupo de hombres de negocios chinos, residentes en Chile y en el Perú, estaban organizando esta compañía, con un capital suficiente para adquirir varios buques para establecer un servicio directo entre China y Perú[165].

UNITED STATES STEEL COMPANY

Compañía norteamericana que figura en el informe del cónsul británico de 1913 despachando buques fletados desde New York al Callao cada quince días[166].

A principios de julio de 1910, llegó al Callao el vapor *Montrose* con unos 700 inmigrantes chinos. En 1908 habían habido algunas manifestaciones publicas contra la gran inmigración de ese tipo, llegando a maltratarse a varios chinos y a arrasar algunas de sus tiendas. Por tal razón, se pusieron algunas restricciones a la inmigración china. Por tal razón, cuando llegó esta nave se dilató la autorización para el desembarco de los inmigrantes. Debemos averiguar si finalmente fueron autorizados[167].

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, las rutas marítimas sufrieron

diversas modificaciones, pues si bien muchas líneas restablecieron sus servicios, otras no pudieron hacerlo y surgieron nuevas compañías para sustituirlas.

D. LAS TARIFAS

Era inevitable que la concentración de líneas en el Pacífico generase ciertas fricciones entre las compañías. La Pacific Steam Navigation y la Sudamericana de Vapores, habían llegado a algunos acuerdos desde 1872, mediante los cuales se repartieron el mercado naviero en la costa oeste, haciendo coincidir algunas de sus rutas, unificando tarifas y complementándose en muchos servicios, incluso en la representación de la Sudamericana de Vapores, por los agentes de la Pacific Steam Navigation en varios puertos. Pero tal situación se complicó en la medida en que fueron apareciendo otras líneas de vapores, como las alemanas y la New York and Pacific Steamship, y se tornó más difícil aún con la creación de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao[168].

Hacia 1908, la compañía Kosmos desató una guerra de tarifas en la línea que atendía entre Valparaíso y el Callao, haciendo rebajas del 30% en los fletes y 50% en los pasajes. Esta medida afectaba sensiblemente a las compañías que solo operaban en el Pacífico, vale decir a las empresas chilena y peruana, pues la compañía británica obtenía sus mayores ganancias del tráfico ultramarino[169]. La respuesta había que buscarla en medidas de protección que otorgasen los respectivos gobiernos o en un entendimiento con las empresas extranjeras. Esta última vía fue la adoptada por la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, principalmente con la Pacific Steam Navigation Company, en momentos en que las relaciones peruano-chilenas se tornaban más tensas de lo usual por la situación vivida en Tacna y Arica[170].

Tras algunas negociaciones, se arribó a ciertos acuerdos entre las compañías peruana y británica, mediante los cuales la naviera peruana obtenía algunas ventajas respecto a la chilena. Entre otras cosas, la empresa nacional podía expedir conocimientos de carga con destino a Europa y Valparaíso, utilizando los vapores británicos que hacían la ruta del Estrecho; mientras que la Pacific Steam Navigation mantenía invariable su itinerario a Panamá, liquidando prácticamente dicha ruta para la Sudamericana de Vapores. Naturalmente, la compañía chilena, amparada en un contrato suscrito con la naviera británica en 1905, protestó contra ese acuerdo, motivando que en mayo de 1912, el señor Alcock, gerente general de la Pacific Steam Navigation, en Liverpool, visitara el Callao y Valparaíso para tratar de lograr un acuerdo entre las tres navieras, que contrarrestara a su vez a las compañías alemanas.

Los chilenos se negaron a acceder a ello, pero no así la compañía peruana[171].

Así, el 10 de junio de 1912, los representantes de ambas empresas suscribieron un acuerdo que motivó un enérgico reclamo de la Sudamericana de Vapores, señalando que el contrato de 1905 impedía que cualquiera de las partes asumiese compromisos con terceros sin consentimiento de la otra parte. Por otro lado, como ya explicamos al tratar sobre la Compañía Peruana de Vapores, un sector de la opinión pública peruana tampoco estuvo de acuerdo con ese compromiso, dado que limitaba las posibilidades de la empresa nacional a ofrecer mejores prestaciones. Finalmente, en 1913 el acuerdo firmado entre la compañía peruana y la británica fue anulado. Esto no detuvo la competencia entre las tres empresas, siendo así que los buques ingleses partían dos días antes que los peruanos y chilenos[172].

La concentración de líneas y frecuencias llevó a que, en algunos casos, se produjera un exceso de oferta de bodegas o camarotes. De hecho, hacia 1910 existían tres líneas que ofrecían servicios a New York. Así, un cónsul británico señala que ese año vio llegar a Paita "dos barcos que venían de Panamá. Lo curioso es que ninguno... traía carga o pasajeros en cantidad y número suficientes para cubrir los gastos de uno de los barcos"[173].

Las tarifas volvieron a cambiar durante la Primera Guerra Mundial, tanto por la propia conflagración como por la apertura del Canal de Panamá; no obstante, las compañías peruana, chilena y británica, acordaron homologarlas.

Finalmente, existía ya desde el siglo pasado una gran concentración de líneas mercantes y vapores sueltos en ambas costas de Panamá, brindando diversas y variadas posibilidades de conexiones a los viajeros y a la carga. No vendría al caso tratar de hacer un listado de estas compañías, pues lo único que se lograría sería reunir un conjunto de nombres y puertos de destino. Por ello, nos concretaremos a reiterar que Panamá jugaba el rol que la geografía le ha otorgado: ser punto de unión de las rutas marítimas entre el Atlántico y el Pacífico.

E. OTRAS GENTES VINCULADAS AL MAR

Hoy como ayer, los pescadores, tripulantes y trabajadores portuarios constituyen los grupos humanos que laboran en directo contacto con el mar como fuente de recursos alimenticios o vía de comercio. Pero existen otros grupos que hacen que la compleja dinámica marítima pueda funcionar. Nos referimos a los navieros, a los armadores, a los agentes de aduana y a los proveedores. No vamos a entrar en detalle

sobre las operaciones que cada uno de estos grupos llevaba a cabo, pues ello corresponde con mayor propiedad al comercio marítimo, pero sí pretendemos hacer una breve revisión de su conformación y la forma en que se interconectaron.

Como su nombre lo indica, navieros son aquellos propietarios de naves mercantes que las emplean en líneas regulares o para trabajar bajo el régimen de trampa u oportunidad. Cuando estas empresas eran extranjeras podían tener sus propias representaciones o encomendarlas a alguna casa local que, a cambio de un porcentaje del flete, asumiese las siempre laboriosas funciones de atender a una nave en puerto. Así, la representación o agencia debía hacerse cargo de los trámites y permisos ante las autoridades locales (marítimas, sanitarias, portuarias, aduaneras, etc.), el contratar las embarcaciones necesarias para la carga o descarga de la nave, el contratar los víveres o los operarios para las reparaciones necesarias, y cuanta otra cosa requiriese la nave de la empresa representada.

En otro acápite hemos tratado con cierta extensión el tema de las compañías navieras, tanto nacionales como extranjeras, lo que nos excusa de entrar en mayor detalle en esta parte del trabajo. Baste con reiterar que la única empresa naviera nacional de magnitud, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, debía competir contra numerosas empresas extranjeras.

Durante el periodo que estudiamos (1906-1919), la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao tuvo varios directorios, siendo su primer presidente Nicanor M. Carmona, quien renunció en 1913 junto con todo el directorio, cuando el gobierno decidió intervenir en los asuntos de la Compañía. Los siguientes presidentes fueron Pablo La Rosa (1913), Baldomero Aspíllaga (1915), Aurelio García y Lastres (1918) y Eleodoro Romero (1919), importantes personajes de la sociedad empresarial peruana de entonces. La gerencia general fue ejercida durante los cinco primeros años por George Sharp, quien fue sustituido en junio de 1912 por L. J. Nunn. En setiembre de 1913, Nunn renunció junto con el directorio, siendo remplazado por Julio J. East, y posteriormente por Manuel L. Mulanovich, quien ejerció tal función hasta que se cierra el periodo bajo análisis[174].

La más antigua de las compañías de vapores en nuestras costas era la Pacific Steam Navigation Company, que había comenzado a operar en 1840. Durante el periodo que nos corresponde estudiar funcionó en un local que hasta hoy se puede apreciar, muy deteriorado por cierto, en la calle Independencia en el Callao. El gerente de esta agencia, al menos entre 1907 y 1915, fue el inglés J.W. Peet[175]. Desde mediados del siglo pasado, la Pacific Steam Navigation Company actuaba asociada con la poderosa Royal Mail Steam Packet Co., atendiendo el correo en la ruta del Pacífico, pero a principios del siglo, serias dificultades eco-

nómicas llevaron a que la Royal Mail Steam Packet Co. adquiriese el control mayoritario de las acciones de la Pacific. Habría sido a raíz de ello que la Royal Mail Steam Packet estableció su propia representación en el Callao. Hacia 1908 la Pacific Steam Navigation Company tenía casi cincuenta naves en servicio, cubriendo todos los puertos de la costa entre Panamá y Puerto Montt. Una vez al mes, uno de sus vapores unía Europa con los puertos peruanos, y quincenalmente venía otro desde Liverpool a los puertos de la costa del Pacífico, trayendo el correo. Los vapores que iban por el Estrecho hacían conexión en Montevideo con los de la Compañía La Veloce y la Compañía Transatlántica Italiana[176].

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, la Societa Nacionale di Navegazione o Compañía Transatlántica Italiana extendió su ruta sudamericana a la costa del Pacífico, vía Panamá, tocando en Guayaquil, Callao y Valparaíso. Su agente exclusivo en el Perú fue N. Menicucchi y Cía[177].

La segunda compañía de vapores más antigua era la Compañía Sudamericana de Vapores, fundada en Valparaíso, en 1870. Hacia 1906 sus naves cubrían dos rutas desde ese puerto chileno, una hasta Eten y la otra hasta Panamá, lugar este último donde se hacían numerosas conexiones hacia Europa y Estados Unidos. En 1915, esta compañía era representada por Javier Cervero, cuya oficina quedaba en la calle Adolfo King N° 24, Callao, y contaba con agentes en todos los puertos del litoral. Tenía, asimismo, el remolcador *San Lorenzo* y cuatro lanchas de hierro de 150 toneladas cada una para atender a sus naves en el Callao[178].

La Kosmos Line era una de las compañías alemanas que habían comenzado a operar en la costa oeste americana a finales del siglo XIX. En 1908 llevaban a cabo cuatro servicios desde Europa: semanalmente, de Hamburgo; cada diez días, de Amberes; y mensualmente, de Londres y del Mediterráneo. Sus representantes en el Callao eran Dauselsberg Schubering & Co., agentes afianzados de aduana, aun cuando en 1915 cumplía dichas funciones W. Fustus. Tenían sucursales en Mollendo[179]. La otra naviera alemana que operaba en nuestras costas era la Roland Line, que basada en Bremen se hacía representar por E. W. Hardt[180].

La Casa W.R. Grace, cuya oficina en el Callao quedaba en la calle Constitución N° 4, representaba a varias compañías navieras que la casa matriz, en New York, constituyó en aquellos años. Entre ellas figuraron la New York and Pacific Steamship Company Ltd., posteriormente United States & Pacific Line, constituida a su vez por dos líneas: Merchant's Line, que unía New York con Chile, Perú y Ecuador; y la North Pacific Line, que iba desde Chile hasta Pudget Sound, en la actual Columbia Británica. Otras navieras de la Grace que eventualmente fueron representadas por la oficina del Callao fueron la Johnson Line, la South America Pacific Line y la New York S.A.Line[181]. La Casa Grace también representaba a la compañía japonesa Toyo Kisen Kaisa, co-

nocida como Oriental Steam Ship Company, que hacía viajes regulares entre Hong Kong, Japón, Perú y Chile[182]. En 1907, era el agente de Grace en el Callao el Sr. G. W. Chase, y hacia 1915 lo era J. Basworth.

Al menos durante los primeros años del periodo estudiado, arribaban al Callao periódicamente los vapores de la compañía china Leechang, pero dicha ruta fue suspendida hacia 1907 a raíz de las luchas internas ocurridas en ese país para instaurar la república[183].

Otra importante firma británica era la de Duncan Fox & C°, ubicada en la calle Arsenal 32, que era agente de la Gulf Line, West Coast Line y Lamport Holt. Esta última línea unía Gran Bretaña con Nueva York, puertos de Brasil, Río de la Plata y costa occidental del Pacífico[184]. En 1915 era gerente de esta empresa el británico J.A. Reid.

Unos pocos vapores nacionales daban servicios regulares. Entre ellos estaban el *Nazareth* y el *Chancay*. El primero llevaba a cabo viajes entre el Callao y Tumbes, siendo administrado por el agente de aduana y comisionista Eduardo Mirenghi, mientras que el *Chancay* era administrado por Gio Batta Isola[185].

Como es lógico, también existían navieros que ofrecían sus naves para servicios de oportunidad. Entre ellos tenemos a Víctor M. Pérez, que además de ser agente afianzado de aduana, brindaba "servicio de cabotaje con embarcaciones propias". Su oficina se ubicaba en la calle del Muelle N° 11 y en la calle Unión N° 106 altos, Callao[186].

Además de los propietarios, existían los armadores o personas que fletaban un buque para operarlo comercialmente durante un periodo de tiempo determinado. Muchos de ellos eventualmente adquirían las naves, tal como ocurrió con uno de los más importantes armadores chalacos del periodo: la casa comercial formada por Víctor E. Rocca y J. E. Miller, ubicada junto a la oficina de la Royal Mail Steam Company. Como muchos de sus colegas, además de sus actividades navieras, Rocca y Miller también eran agentes de aduana, importadores y proveedores marítimos. Conforme rezaba un anuncio de 1915, eran los "Únicos agentes en el Perú de los afamados Motores Marítimos de la Standard Gas Engine Co. de San Francisco... Agentes en el Perú de los sin rival aceites y grasas 'Valvoline' para máquinas, cilindros y motores. Proveedores de la Real Marina Inglesa. Fletadores de Vapores y Buques de Vela", como en efecto demostraban al presentar la fotografía de cuatro naves, a las que lamentablemente no identifican[187].

Otro armador y eventual naviero del periodo fue el italiano Domingo Loero, cuya oficina quedaba en calle del Ecuador N° 3. Fue él quien en 1916 vendió la barca *Lorton* a la firma Rocca y Miller, en cuyo poder ocurrió el incidente que nos llevó a declarar la guerra a Alemania[188]. En similar condición se encontraba la Casa Molfino y D'Fragia, propietaria del pailebot a motor *Savoya*, construido en el Callao por Benjamín Peña; y Antonio

R. Basanta, con oficina en la calle Independencia N° 46, Callao[189].

Entre los armadores que también se dedicaban al comercio se encontraban Francisco Arenas, especializado en venta de vinos y aguardientes[190]; y Pablo Arana, quien además de ser armador de la barca *Claudina,* comerciaba con carbón de piedra, palo y fragua, así como el coke, la leña y el petróleo. También podemos mencionar al español Gabino Artadi, quien se estableció en Paita a finales del siglo XIX y fundó una compañía para dedicarse al comercio marítimo. Pronto tuvo algunos buques de vela y fletó otros, adquiriendo también remolcadores y lanchas, y pasó a ser representante de varias compañías navieras, y finalmente a ser agente de aduana. Ampliando sus actividades, Artadi adquirió el tranvía urbano de Paita y uno de los hijos, Humberto Artadi, llegó a ser alcalde de Paita y eventualmente diputado por esa provincia[191]. En 1915, habiendo muerto su fundador siete años antes, la casa G. Artadi y Cía. se anunciaba con oficinas en Callao, Paita y Piura, como armador, importador, consignatario, comisionista y exportador; además de agente de The United Fruit Company, Elders & Fiffes Steam Ship Line, International Mercantile Marine Lines y Fabre Line (Mediterranean Ports)[192].

Francisco Dammert, agente de aduana con oficina en la calle de Lima N° 6, Callao, actuó a finales de nuestro periodo como armador de los buques motores *Juanita, Pepita* y *Virginia.* En similar condición se encontraban otros agentes de aduana, como Giraldo y Zavala, agentes de los buques *Rápido, Elcira* y *4 Hermanas*[193], así como Gio Batta Isola, Faustino G. Piaggio, la Viuda de Piedra e hijos, y Carlos Roe.

Conforme puede apreciarse en la lista de la marina mercante peruana en 1918, figuran entre los armadores Baldomero Aspíllaga, Luis Antola e hijos, Luis Aubry, Esteban Chiappe, Donada y Ferraro, Enrique Ginochio, F. Hilbeck y Cía., Germán Leith, Adolfo Morey, Luis Sanguinetti y Dasso, Juan Patiño, la Compañía del Guano, Andrés Dasso, Jaime Garreta, Juan Ataglich, Lizardo Ferraro, Coloma Rheder Cía. y Santiago Isola.

Algunos de estos aparecen entre los armadores de embarcaciones a vela o menores de cien toneladas, figurando además otros nombres, tales como: Enrique Gaige, F. W. Sattler, Bernardo Castellano, Carlos Armuzzi, F. Bazalar, Máximo Bazalar, Factoría El Águila, Feliciano Francia, Ernesto Thorndicke, Tomás Valega, C. Barlabás, Carlos Morelli, Francisco Asseretto, Domingo Matos, Alberto Espantoso, Juan Romero, E. González Cáceda, E. Queneche, Fermín Llaque, Cayetano Lautessi, Germán Rosell, E. Díaz, W. Maertens, Guillermo Ronald, Blas Grados, Atilio Ferraro, Zunini y Osella y Félix R. Altuna[194].

NOTAS AL CAPÍTULO X

1. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República del Perú*. Ver T. IX.
2. "Historia del Perú desde sus orígenes hasta el presente". En: *Síntesis*. Lima, 1961, p. 82.
3. Aún así hay autores que señalan el inicio de la República Aristocrática –etapa que continúa a la de Reconstrucción Nacional– hacia 1895, llevándola en su duración hasta 1932. BURGA, Manuel y FLORES GALINDO, Alberto..., *Apogeo y Crisis de la República Aristocrática*. Lima, 1979. Ediciones Rikchay Perú.
4. Sería ingenuo imaginar que una guerra de destrucción que se prolongó durante cuatro años y medio, pudiera ser superada en el breve lapso de 15 años, que van de 1884 a 1899.
5. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XI, p. 200.
6. *50 años de la Compañía Peruana de Vapores 1906-1956,* pp. 3-4.
7. CISNEROS, Carlos B..., *Reseña Económica del Perú*. Lima, 1906, Ministerio de Fomento. En este libro se transcribe en su integridad esa Ley, que Mario Castro denomina Ley de Fomento y Protección Naviera. CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *La Marina Mercante en la República. 1821-1968*. T. II, p. 43.
8. René Hooper dice que"Leguía consiguió del Presidente Pardo la anuencia para la Ley que creó la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". HOOPER LÓPEZ, René..., *Leguía*. Lima, Ediciones peruanas, 1964. p. 48. "La obra financiera de Leguía como Ministro de Hacienda, fue proficua en todos los aspectos..., fundó la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". ROMERO, Emilio..., *Historia Económica del Perú*, p. 437.
9. *50 años de la CPV*, p. 5.
10. "Ciudadanos eminentes", según el libro *50 años de la CPV*, "empresarios peruanos", según Mario Castro de Mendoza.
11. *50 años de la CPV*, p. 5.
12. *Ibídem*.
13. *Ibídem*.
14. *Revista de Marina*, julio 1907, p. 182.
15. *50 años de la CPV,* p. 5.
16. *El Comercio,* julio 20, 1907, en la edición de la tarde, decía bajo el título: *El dique del Callao se hunde*. "Nuestro corresponsal en el Callao nos comunica que al medio día de hoy, y poco después de entrar al dique el pailebot (sic) *María Isabel*, para carenarse, empezó a hundirse aquel del lado de babor, viendo la extracción inmediata del pailebot, para evitar que corriera la misma suerte el dique".
17. *Memoria de Guerra y Marina. 1908,* pp. XXXV-XXXVI.
18. *El Comercio,* agosto14, 1907. El debate se prolongó durante varios días. Se presentó también una rebaja de los fondos asignados a la Comisión Hidrográfica.
19. *50 años de la CPV*, p. 6.

20. *Memoria de Guerra y Marina, 1908.* p. L. El contrato para construir los vapores fue firmado el 11 abril. 1908.
21. CASTRO DE MENDOZA..., *Ob. cit.*, T. 2, p. 72.
22. *Memoria de Guerra y Marina*, 1909, p. XXX.
23. *50 años de la CPV*, p. 7.
24 *Ibídem.*
25. CASTRO DE MENDOZA..., *Ob. cit.*, p. 73.
26. *50 años de la CPV*, p. 7.
27. Se refiere al hecho de que el ministro chileno José Miguel Echenique Gandarillas, ofició a nuestra Cancillería ofreciendo una corona de bronce para que se depositara en la Cripta de los Héroes como homenaje chileno. Como el gobierno peruano se abstuviera de colocarla en dicha cripta, el representante chileno protestó, a lo que Melitón Porras replicó que era inoportuno ese homenaje, cuando en Tacna y Arica, Chile mantenía una política de violencia contra la población peruana. BARRETO, José María..., *El problema peruano chileno (1883-1911)*, Lima, 1919. Creemos que es Barreto quien bautizó este incidente como "el de la corona".
28. En setiembre de ese año de 1909, el Perú firmó un tratado de límites con Bolivia (Solón Polo-Sánchez Betancourt) y con Brasil (Velarde-Río Branco).
29. Aunque hay muchos elementos de juicio para pensar que Chile obsequiaba y no vendía armas al Ecuador, sí es evidente que en uno u otro caso, la intención era crearle un mayor problema al Perú. Para el estudio del tema en otros aspectos relacionados, queda en pie lo que el historiador ecuatoriano Luis ROBALINO DÁVILA..., en su *Orígenes del Ecuador de Hoy*, T. VIII, pp. 162-163, transcribe de una sesión secreta de la Cámara de Diputados, que se llevó a cabo el 19.10.1908: "Varios diputados hablaron de las pruebas que ha dado Chile de simpatía por el Ecuador, pues acaba de regalarnos un buque y nos ha vendido armamento a grandes plazos. El Diputado Dr. Miguel Angel Montalvo se expresó en los siguientes términos: Con frecuencia oigo que Chile nos ha regalado buques, cañones, rifles. Yo querría que se determine cúal es el regalo que en verdad nos ha hecho esa nación, ya que el viejo buque *Casma* nos lo vendió muy caro y después lo cambió por otro más adaptable a la defensa de nuestras costas. El armamento nos lo ha vendido y no regalado. Lo que sí es cierto y aún pudiera yo citar nombres, es que los chilenos nos han robado mucho dinero y de ello ha dado cuenta la prensa. Se suspendió la sesión".
El *Casma*, según el historiador naval chileno, Carlos LÓPEZ URRUTIA..., *Ob. cit.*, pp. 411 y 430, estuvo prestado al Ecuador. El otro, más adaptable al decir del parlamentario ecuatoriano, fue el *Simpson*, que fue un cazatorpedero construido en Inglaterra e incorporado en 1895. Tenía dos cañones de 4,7" y daba hasta 18.5 nudos. Fue el único buque de su clase y tenía 240 pies de largo. Vendido al Ecuador en 1907, donde se le llamó *Simón Bolívar.*
30. *El Comercio*, febrero 3, 1910.
31. *50 años de la CPV*, p. 7. El gemelo del infortunado *Huallaga*, el *Ucayali*, prestó servicios hasta 1938, en que fue rematado.
32. *El Comercio*, agosto 3, 1910.
33. *Actualidades*, Nº 228, VII, 1907. Primero había pertenecido a la Union Castle Line, adquiriéndolo posteriormente lord Fitz Williams, bautizándolo como *Veronique*. Otros datos que nos informa *Actualidades* son: "Sus máquinas fueron probadas en Panamá, presenciando dichas pruebas el actual jefe de la escuadra M. Melitón Carvajal. Como artillería tiene este buque cuatro cañones Vickers, modelo 1906 y dos ametralladoras. Los servicios que este transporte está llamado a prestar, son de gran importancia dada su capacidad y las comodidades que tiene para el transporte de tropa. Parece que próximamente se destinará este buque al servicio de la Compañía Nacional de Vapores. Como se sabe, comanda este bu-

que desde su adquisición el capitán de corbeta don Ernesto Caballero y Lastres. En *El Comercio,* mayo12, 1913, se menciona que el *Iquitos* fue adquirido en Panamá en marzo de 1905 y que había sido solicitado por Venezuela, México y una firma comercial del Ecuador. Se dice allí que si lo obtuvo el Perú fue gracias a los esfuerzos del Encargado de Negocios Dr. Víctor R. Cárdenas.

34. *Memoria de Guerra y Marina*, 1909, p. XXIX.
35. *El Comercio,* enero 9, 1913.
36. Es difícil señalar a cúal de los ministros del ramo apuntó esta censura. Creemos que podría ser el coronel José Ramón Pizarro o su sucesor Juan Manuel de la Torre.
37. *El Comercio*, enero 24, 1913.
38. *Ibídem.*
39. Frente a esta cita, quisieramos recomendar la lectura del: *Prólogo de la Introducción a las Bases Documentales para la Historia de la República*, con algunas reflexiones, de Jorge Basadre. Allí en el T. I, p.11, desarrolla Basadre la importancia que tienen los periódicos para escribir historia. Dice: "Escribir historia sólo a base de periódicos sería simplista y condenable: escribirla sin haberlos consultado resultaría en muchos casos, temerario". Para el insigne historiador "Lo más valioso está, a veces, en los documentos que esas publicaciones reproducen, que con frecuencia no es posible encontrar en otra parte". Esto nos releva de mayor explicación frente al tema que estamos desarrollando. Esto no nos releva, sí, de insistir en la necesarísima crítica histórica, indispensable en el manejo de cualquier fuente. No debe pasar desapercibido para el lector la reiterada mención de la calidad de la fuente que vamos usando. Por un lado es la única que hemos hallado y eso no nos permite la compulsa indispensable con otra. No habría que olvidar esta circunstancia para comprender que no podemos confiar sumisamente en lo que nos refiere un solo testimonio y que su utilización solo se justifica –con las reservas mencionadas– por la inexistencia de otros documentos.
40. *El Comercio*, febrero 11, 1913.
41. La referencia es sin duda a don Carlos G. Estenós, quien en documento de la Sala de Investigaciones de la Biblioteca Nacional, figura como Director del Pensionado de Maquinistas en Inglaterra y Comisionado Naval del Perú.
42. *El Comercio,* marzo 4, 1913. Reproduce el artículo aparecido en *El Oriente*, enero 8, 1913.
43. *Ibídem.*
44. En otra crónica del viaje, al lado de Estenós se menciona a los comandantes Ugarte y Spiers y al teniente Valdivieso. *El Comercio,* febrero 10, 1913.
45. Se puede notar muy distinto tono en esta crónica, aunque no está ausente en ella también una actitud crítica. Quisieramos pensar que en otras ediciones podamos acercarnos más a un mayor conocimiento de estos hechos, y tal vez a identificar a los distintos "corresponsales". Lo transcrito en su integridad apareció en *El Comercio,* febrero 22, 1913.
46. *Ibídem.*
47. El día 15 se firmaron los documentos de traspaso, firmando el propio presidente Guillermo Billinghurst.
48. El 15 de noviembre de 1913 se incorporó a la Armada. Sobre ese tema, ausente en nuestra bibliografía, sobre el movimiento obrero, puede consultarse *El Comercio,* noviembre 27, 1913.
49. *Memoria de Guerra y Marina*, 1914, pp. 17-18.
50. *Memoria de Guerra y Marina*, 1915, p. 33. El contrato se celebró el 13 de abril de 1915.
51. *Memoria de Guerra y Marina,* 1917.
52. Entre otras características, podemos señalar: 4 617 toneladas de registro bruto, 2 431 de registro neto y 3 970 toneladas de desplazamiento. *50 años de la CPV,* p. 7.

53. *Peru Today*, enero de 1911, p. 40.
54. *Peru Today,* febrero 1911, p. 41.
55. *Ibídem.*
56. *50 años de la CPV*, p. 7. El *Urubamba* llegó al mando del capitán R.P. Lewis, y el *Pachitea* bajo el mando del capitán Henry Richmond. *Peru Today*, agosto 1911, p. 37.
57. *Ibídem.*
58. *Peru Today*, agosto 1911, pp. 22-23.
59. *50 años de la CPV*, pp. 7-8.
60. *Ibídem...*, p. 8.
61. *Peru Today*, junio 1912, p. 128. El mismo periódico señalaba más adelante que el uso de carburante líquido "ha dado plena satisfacción durante los dos viajes que ha realizado hasta ahora". *Ibídem*, julio 1912, p. 200.
62. *Peru Today*, julio 1912, p. 200.
63. *Memoria de Guerra y Marina*, 1912, pp. 22-23.
64. *Peru Today*, noviembre 1912, p. 42.
65. Este Editorial de *El Mercurio* fue reproducido por *El Comercio,* noviembre 12, 1912.
66. GARCÍA CALDERÓN, Álvaro..., *Historia Diplomática del Perú,* p. 195 y ss.
67. En adelante mencionaremos como CPV a la entonces llamada Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao.
68. *Peru Today*, enero 1913, p. 590.
69. Los datos sobre estas huelgas, se pueden hallar en *El Comercio* del 22 y 23 de enero de 1913. YEPES DEL CASTILLO, Ernesto..., *Perú 1820-1920. Un siglo de desarrollo capitalista*, p. 238. Menciona que: "al comenzar el año 1913 un gigantesco paro inmovilizó Lima. Iniciado el 4 de enero por la Unión de Jornaleros de la Cía. Naviera y la Empresa del Muelle Dársena del Callao...", no hemos encontrado otra mención al respecto.
70. "Otras disposiciones del Directorio se orientan a reajustes en el personal administrativo, a bordo y en los talleres". CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *Ob. cit.*, T. II, p. 75.
71. Este importante dispositivo rigió hasta 1976. Sobre los esfuerzos de los trabajadores para obtener mejoras diversas, véase: MARTÍNEZ DE LA TORRE, Ricardo..., *El movimiento Obrero Peruano 1918-1919.*
72. *El Comercio*, febrero 12, 1913.
73. *El Comercio*, febrero 13, 1913.
74. CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *Ob. cit.*, T. II, p. 74.
75. *Ibídem.*
76. Ministerio de Hacienda. *Leyes, decretos y Resoluciones Gubernativas, expedidas por este Ramo en los años 1913-1914.* 2da. Parte. Lima, 1923, Imp. Americana, p, 123. El Art. 2° del Decreto, cuyo Art. 1° hemos citado en parte, decía: "Cuando las entradas de la Compañía dejen un superávit, éste se aplicará de preferencia al pago de las Lp. 7 500, a que asciende la diferencia entre la subvención establecida por la Ley 1798 y la garantía a que se refiere el resultado anterior".
77. *Ibídem...*, p. 1119. *El Comercio*, agosto 29, 1913.
78. *El Comercio*, agosto 29, 1913.
79. *Ibídem...*, p. 1141.
80. Estas son quizá las estipulaciones más importantes. El entrecomillado de las dos últimas citas corresponde a la escritura de las notas, que en su integridad aparecen en la obra citada en la U.80, pp. 1141-1160, a las que remitimos al lector interesado, para mayor información.
81. Esta muy interesante exposición del Directorio de la CPV, fechada en el Callao el 04 de mayo de 1914, aparece en el ya citado: PERU. Ministerio de Hacienda. *Leyes, decretos.* pp. 1163 a 1168.

82. MELO..., (1980), pp. 111-112. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909.* Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 126-127.
83. A.H.de M. Libro Copiador 289. Capitanías de Puerto 1906-1919. *Almanaque de La Prensa. 1919.* Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1918, pp. 529-532.
84. *Legislación Militar de Guerra y Marina*, T. 11, p. 451.
85. *Variedades*, XII, N° 423 (8/4/1916), p. 465.
86. *Variedades*, XII, N° 441 (12/8/1916), pp. 1045-1046.
87. *Variedades*, XI, N° 400 (30/10/1915) p. 2779; N° 401 p. 2807; N° 404 (27/11/1915), p. 2895; N° 460 (23/12/1916), p. 1678.
88. *Variedades*, XII, N° 410 (8/1/1916), p. 66.
89. *Variedades*, XII, N° 458 (9/12/1916), p. 1617.
90. BONILLA, Heraclio..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, pp. 234-235.
91. ALLARD P. Jorge..., *Cien años de la Compañía Sudamericana de Vapores* (Santiago, Editorial Universitaria, 1972), p. 76.
92. *Peru Today*, vol. 23, N° 11, febrero 1912, p. 45,
93. *El Comercio*, julio 7, 1911.
94. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 364.
95. MELO, Rosendo..., *Historia de la Marina del Perú.* Callao, 1907, I, p. 119.
96. WARDLE, Arthur C..., *Ob. cit.*, MELO, Rosendo..., *Ob. cit.*, I. p. 119.
97. WARDLE, Arthur C..., *Ob. cit.*, pp. 174-175.
98. *Variedades*, XI, N° 363 (13/2/1915), pp. 1785-1786; XII, N° 423 (8/4/1916), p. 452.
99. *Variedades*, VI, N° 104 (6/2/1910), pp. 262-263.
100. *El Comercio*, julio 7, 1911.
101. WARDLE, Arthur C..., *El vapor conquista el Pacífico. Anales de una proeza marítima, 1840-1940.* Valparaíso, Imprenta y Litografía Universo, 1940, p. 173.
102. *Prisma*, III, N° 45 (29/6/1907), pp. 14-15; N° 51 (10/8/1907), p. 11.
103. *Variedades*, VI, N° 108 (26/3/1910), p. 382.
104. A.H.de M. Capitanías de Puertos. Comandancia Principal de Milicias Navales, 1912 y 1913.
105. A.H.de M. Capitanías de Puertos. Comandancia Principal de Milicias Navales, 1912.
106. *Variedades*, VI, N° 122 (2/7/1910), aviso entre pp. 824-825; y N° 123 (9/7/1910), aviso entre pp. 868-869.
107. MELO, Rosendo..., *Ob. cit.*, I, p. 120. ALLARD..., *Ob. cit.*
108. *Ibídem...*, p. 158.
109. *Memoria de Guerra y Marina 1913.* Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1913, p. liv.
110. ALLARD..., *Ob. cit.*, pp. 243-244.
111. ALLARD..., *Ob. cit.*, pp. 243-244.
112. *Variedades*, VI, N° 97 (8/1/1910), aviso entre pp. 52-53.
113. *Variedades*, VI, N° 125 (23/7/1910), aviso entre pp. 930-931.
114. *Variedades*, VI, N° 129 (20/8/1910), aviso entre pp. 1054-1055.
115. *Variedades*, VI, N° 120 (18/6/1910), aviso entre pp. 768-769.
116. *El Comercio*, febrero 3, 1910, p. 1. *Peru Today*, vol. III, marzo 1912, p. 38.
117. MELO..., *Ob, cit.*, T. I, p. 120.
118. *Peru Today*, vol. II, marzo 1910, p. 26.
119. *Variedades*, VIII, N° 201 (6/1/1912), pp. 5-6.
120. A.H.de M. Capitanías de Puertos. Comandancia Principal de Milicias Navales, 1912 y 1913.
121. *Prisma*, II, N° 9 (1/3/1906), p. 22.
122. A.H.de M. Capitanías de Puertos. Comandancia Principal de Milicias Navales, 1908.

123. *Variedades*, VII, N° 187 (30/9/1911), pp. 1189-1190; N° 188 (7/10/1911), p. 1221.
124. ALLARD..., *Ob. cit.*, pp. 186-187. *Variedades*, VII, N° 184 (9/9/1911), p. 1100; N° 186 (23/9/1911), p. 1166.
125. ALLARD..., *Ob. cit.*, pp. 169-170.
126. ALLARD..., *Ob. cit.*, p. 153.
127. ALLARD P. Jorge..., *Cien años de la Compañía Sudamericana de Vapores* (Santiago, Editorial Universitaria, 1972), p. 145.
128. *Variedades*, N° 589 (14/6/1919), p. 483; N° 590 (21/6/1919), p. 489. ALLARD..., *Ob. cit.*, pp. 163-164.
129. ALLARD..., *Ob. cit.*, p. 175.
130. KOOIMAN, William..., *The Grace Ships, 1869-1969. An Ilustred History of the W.R. Grace & Co. Shipping Enterprises*. Point Reyes, California, Komar Publishing, 1990, p. 20.
131. *Peru Today*, vol. III, marzo 1912, p. 38.
132. *El Comercio*, julio 4, 1911.
133. MELO..., *Ob. cit.*, T. I, p. 121.
134. *Actualidades*, N° 237 (12/10/1907), p. 851.
135. *El Comercio*, enero 20, 1910, tarde, p. 1, febrero 3, 1910, p. 1, febrero 5, 1910, p.1.
136. CISNEROS, Carlos B..., *Reseña Económica del Perú*. Lima, Imprenta La Industria, 1906, p. 29.
137. MELO..., *Ob. cit.*, T. I, p. 121.
138. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, pp. 19-21.
139. MELO..., *Ob. cit.*, T. I, p. 121. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 334.
140. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, p. 28.
141. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, pp. 30-44, 301-302.
142. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, pp. 45-59.
143. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, p. 70. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 385.
144. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, pp. 78-82.
145. MELO..., *Ob. cit.*, T. I, p. 122. KOOIMAN..., *Ob. cit.*, p. 28.
146. MELO..., *Ob. cit.*, T. I, p. 122; T. III, p. 135.
147. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 235.
148. MELO..., *Ob. cit.*, T. I, p. 122; T. III, p. 135.
149. CISNEROS..., *Reseña económica del Perú*.. p. 27. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 235; T. IV, p. 88.
150. *Variedades*, VI, N° 113 (30/4/1910), p. 532.
151. *Variedades*, VII, N° 186 (23/9/1911), pp. 1172-1173.
152. *Variedades*, XI, N° 408 (25/12/1915), pp. 3010-3011; XIV, N° 535 (1/6/1918), p. 528.
153. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p 366.
154. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 182.
155. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, pp. 182 y 235.
156. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, pp. 182 y 293.
157. *Peru Today*, vol. 2, marzo 1910, p. 27. *Variedades*, VI, N° 113 (30/4/1910), p. 532.
158. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 365.
159. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 365.
160. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 366.
161. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, pp. 365-366.
162. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 366.

163. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 366.
164. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 366.
165. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 366.
166. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 334.
167. *Variedades*, VI, N° 125 (23/7/1910), pp. 919-920.
168. ALLARD P. Jorge..., *Cien años de la Compañía Sud-Americana de Vapores 1872-1972*. Santiago, Editorial Universitaria, pp. 35-63.
169. ALLARD P. Jorge..., *Ob. cit.*, 67. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. IV, p. 81.
170. ALLARD P. Jorge..., *Ob. cit.*, pp. 68-69.
171. ALLARD P. Jorge'..., *Ob. cit.*, p. 69.
172. ALLARD P. Jorge..., *Ob. cit.*, pp. 70-71.
173. BONILLA..., *Informes de los Cónsules Británicos*, T. II, p. 265.
174. CASTRO DE MENDOZA, Mario..., *Ob. cit.*, II, pp. 70-74. *Almanaque de La Prensa. 1919*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1918, p. 551. *Almanaque de La Prensa. 1920*. p. 149.
175. UGARTE, J. de D..., *Ob. cit.*
176. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 118-121.
177. *Almanaque de La Prensa. 1920*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1919, p vii.
178. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 121-122.
179. *Almanaque de El Comercio para 1906*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, p. 108. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 122-123. UGARTE, J. de D..., *Ob. cit.*
180. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, p. 580.
181. *Almanaque de El Comercio para 1919*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1918, T. XXVIII, p. 251. *Almanaque de La Prensa 1919*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1918, p. 520.
182. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 123-124.
183. GARLAND, Alejandro..., *El Perú en 1906*. Lima, Imprenta *La Industria*, 1907, p. 252.
184. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 127, 580.
185. *Almanaque de La Prensa. 1908-1909*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1907, pp. 124 y 580. *Almanaque de El Comercio para 1906*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, p. 390.
186. *Almanaque de El Comercio para 1908*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1907, T. XVII, p. 391.
187. UGARTE, J. de D..., *Ob. cit.*
188. *Almanaque de El Comercio para 1906*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, p. 80.
189. *Almanaque de El Comercio para 1916*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1915, T. XXV, p. 479. *Almanaque de El Comercio para 1917*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1916, T. XXVI, p. 307.
190. *Almanaque de El Comercio para 1906*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1905, p. 107.
191. "Variedades en Piura", *Variedades*, XII, N° 410 (8/1/1916), pp. 80-81.
192. UGARTE, J. de D..., *Ob. cit.*
193 .*Almanaque de El Comercio para 1912*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1911, T. XXI, p. 127a. *Almanaque de El Comercio para 1916*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1915, T. XXV, p. 404. *Almanaque de El Comercio para 1919*. Lima, Imprenta de *El Comercio*, 1918, T. XXVIII, p. 249.
194. *Almanaque de La Prensa 1919*. Lima, Imprenta de *La Prensa*, 1918, p. 519.

Capítulo XI
DEPORTES Y RECREACIÓN NAÚTICOS

A. DEPORTES NÁUTICOS

El 22 de marzo de 1892, casi treinta años después de asentarse como constructor naval en el Callao, el español Antonio Fernández logró cristalizar su vieja idea de fundar un club de remo. Aquel día, con un entusiasta grupo de chalacos, fundaron el Club de Regatas Unión. Si bien en octubre de 1900 el gobierno del presidente Eduardo López de Romaña les confirió un terreno en la calle Manco Cápac, fueron necesarios varios años para que pudiesen edificar en él. En el ínterin utilizaron un pontón acondicionado para guardar los botes e izar las falúas que fueron adquiriendo, mientras que los asistentes observaban las competencias desde una cubierta totalmente toldada[1].

Años más tarde, el 7 de setiembre de 1904, un grupo de inmigrantes italianos liderados por Esteban Massa, fundó la Societa Canottieri Italia, con el propósito de dedicarse a la práctica del remo deportivo[2].

En 1906, tanto el Club Regatas Unión como el Club Canottieri y el ya viejo Club de Regatas Lima, fundado en abril de 1875[3], contaban con algunos *gigs*[4] o botes de cuatro remos con timonel, y cierto número de falúas de doce remos. En los años siguientes irían incorporando otro tipo de embarcaciones a las competencias, tales como lanchas automóviles y veleros.

Las primeras regatas que hemos encontrado en nuestro periodo se llevaron a cabo en mayo de 1906, organizadas por el Club de Regatas Lima en Chorrillos, presidido entonces por Manuel Ortiz de Zevallos. En la nota periodística que refiere estas competencias se ve a un *gig*

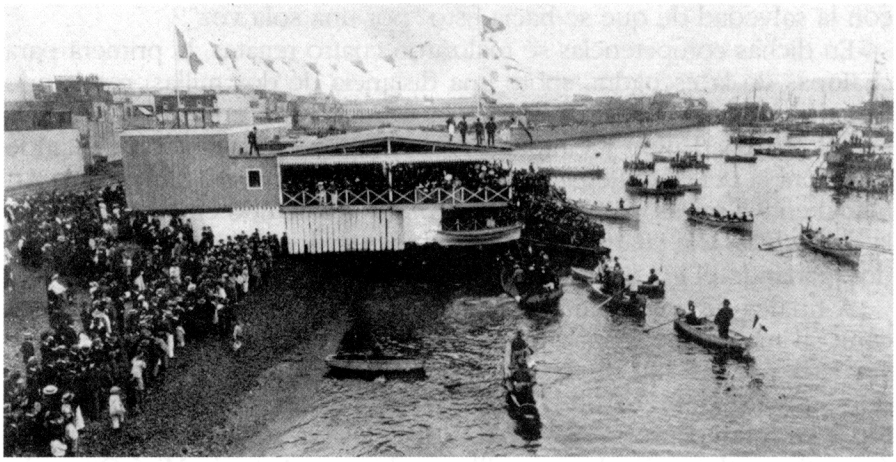
llamado *Yolanda*, vencedor en la distancia de una milla y de una milla y media. Asistió a estas competencias el transporte *Chalaco* y hubo numeroso público en las instalaciones del Club[5]. Al mes siguiente, con ocasión de la festividad italiana del *Statuto*, el Club Canottieri organizó competencias en La Punta, participando en ellas varias falúas y los ya mencionados *gigs*[6].

El calendario de regatas durante 1907 estuvo bastante nutrido, habiendo encontrado al menos dos de ellas llevadas a cabo durante el verano. La primera tuvo lugar a fines de febrero, disputando la copa 1907 dos botes del Regatas Lima: el *María Delia* y el *Ernesto Placencia*, resultando ganador aquel con un promedio de 32 paladas por minuto[7]. Pocas semanas más tarde, a principios de mayo, el Club Canottieri venció al bote del Regatas Lima en su propia cancha, en Chorrillos[8].

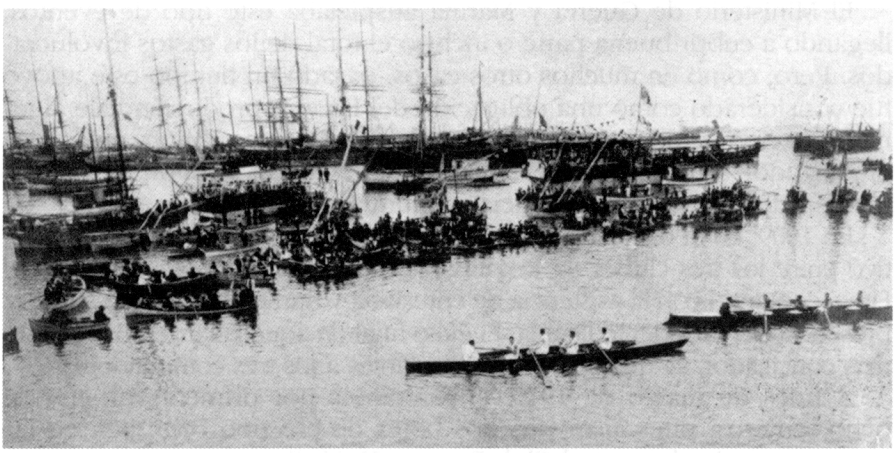
Finalmente, el domingo 11 de agosto, con ocasión del arribo de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, tuvieron lugar otras competencias, organizadas esta vez por el Club Regatas Unión, con la participación de los otros clubes y de la Escuela Naval. En la regata de botes ganó el *Yolanda*, el mismo bote que había ganado en Chorrillos en mayo del año previo[9].

En febrero de 1908 arribó al Callao una flota norteamericana, compuesta por dieciséis acorazados, que al mando del contralmirante Robley D. Evans daban la vuelta al mundo[10]. Con tal ocasión, el Club de Regatas Unión organizó una competencia de remo. La primera regata fue corrida por cuatro *gigs* del Regatas, ganando el *Cristina*, tripulado por Barbe, Freundt C., Freundt V., Morrué y Sánchez como timonel. La segunda fue para falúas de seis remos, ganando la del transporte *Iquitos* a las del U.S.S. *Kentucky*, de la Capitanía del Puerto y del Regatas Unión. El Club de Regatas Lima se presentó con el gig *Tacna* a disputar con el viejo *Grau* del Regatas Unión, pero este último ganó con una dotación formada por Zöllner, Rasso, Medelius y Payetaca. El estilo de remada empleado por el Regatas Lima era diferente al de los clubes chalacos, siendo este último superior. La última regata fue entre las falúas de doce remos de la *Lima*, el *Bolognesi* y los acorazados norteamericanos *Georgia* y *Louisiana*. Ganó la falúa de este último buque. El presidente Pardo asistió a las regatas después de visitar a los buques en el fondeadero[11].

Con ocasión de las Fiestas Patrias de ese año, el presidente del Club de Regatas Unión, Alejandro Zöllner, se dirigió al ministro de Guerra y Marina informándole que hacía ya algunos años que venían organizando competencias en dicha fecha, las que incluían dos regatas para embarcaciones a remo de la escuadra. Zöllner, además de pedir que tales competencias fuesen declaradas oficiales, solicitaba que el Gobierno otorgase un premio pecuniario para los botes de la escuadra que resultaran vencedores. La petición tuvo eco y se confirió 25 libras peruanas,



El Club Regatas "Unión" del Callao un domingo de competencias náuticas en la bahía chalaca. (Reproducida de *Prisma*, Año III, N° 52, Lima, 17 de agosto de 1907).



Regatas en el Callao. Dos gigs de ocho remos en competencia. (Reproducida de *Prisma*, Año III, N° 52, Lima, 17 de agosto de 1907).

con la salvedad de que se hacía esto "por una sola vez"[12].

En dichas competencias se realizaron cuatro regatas, la primera para chalupas de la escuadra, sobre una distancia de dos millas, resultando ganador la del transporte *Iquitos*; la segunda fue entre falúas de los clubes Regatas Unión y Canottieri, sobre la misma distancia, resultando ganadora la del Club Regatas Unión; la tercera fue entre falúas de la Armada, en 3,5 millas, ganando la del *Lima* y resultando en segundo lugar la del *Iquitos*; y la cuarta regata entre botes de los dos clubes mencionados, ganando el *gig* del Regatas Unión sobre una milla de distancia[13].

A finales de enero de 1909, arribó al Callao otra flota norteamericana, al mando del contralmirante Swinburne, ocasión que fue aprovechada por el Club de Regatas para organizar otras competencias el domingo 2 de febrero. Se corrieron cinco regatas, la primera para chalupas de 6 remos, sobre 2 millas de distancia; la segunda para yolas de 4 con timonel, corriendo una milla por la copa Antonio Miró Quesada; la tercera regata fue para falúas de 12 remos, en 3,5 millas, ganando la del acorazado norteamericano *South Dakota* por un estrecho margen a la del crucero *Almirante Grau*; la cuarta regata introducía lanchas automóviles en este tipo de competencia, debiendo navegar 4,5 millas entre el local del Club, y los palos del *Backuin* y de la corbeta *Unión*; la quinta y última regata se llevó a cabo entre las yolas, sobre una milla. Participaron en esa tarde deportiva, amenizada por una banda naval peruana y otra norteamericana, los tres clubes ya mencionados, así como las dotaciones de los ocho acorazados norteamericanos que se hallaban en el puerto, además de las dotaciones de los buques nacionales y de la Escuela Naval[14].

El Ministerio de Guerra y Marina auspiciaba este tipo de eventos, llegando a cubrir buena parte o incluso el total de los gastos involucrados. Pero, como en muchos otros casos, pasado un tiempo este apoyo fue considerado como una obligación del Estado, produciéndose algunas situaciones incómodas entre el Club de Regatas Unión, entusiasta organizador de eventos, y el Ministerio de Guerra y Marina[15]. Pero al margen de esto, las competencias continuaron con regularidad.

En 1909, en el balneario de La Punta, se llevó a cabo un evento deportivo entre los tres clubes de Regatas, Regatas Unión, Canottieri y Regatas Lima, contando con la asistencia de entusiasta y numeroso público y con la presencia del presidente Leguía. El éxito final de aquella tarde no pudo ser más conciliador, ya que se declaró triunfantes a los tres competidores[16].

A fines de marzo de 1910, encontramos por primera vez *gigs* de ocho remeros, pues al menos dos botes de ese tipo compiten en las regatas organizadas por el Club Regatas Unión[17].

En las Fiestas Patrias de 1910 hubo otra innovación: una regata de veleros deportivos. En efecto, corrieron el *Lima* y *Callao*, recién cons-

truidos por Eduardo Heinrich, ganando el primero de los dos. Con una capacidad para seis personas, contaban con una quilla rebatible u orza, una suerte de vela latina y foque. De acuerdo a la información disponible, eran los primeros veleros deportivos construidos en el país[18].

En la primavera de aquel mismo año, encontramos otra competencia de vela, esta vez en el puerto de Ancón. Participan no menos de diez botes, aparentemente de pescadores, arbolando velas latinas y foques[19].

Finalmente, al concluir ese año tuvieron lugar unas regatas pro-monumento a Jorge Chávez. Organizadas por los clubes Regatas Unión y Canottieri, se corrieron al menos dos regatas de botes de cuatro timoneles, en una milla y en dos millas, resultando vencedores en ambas, las dotaciones del Canottieri Italia. Un cronista que firmaba bajo el seudónimo de *Zitti-Zitti,* analizó esas regatas en el semanario *Variedades*, señalando que la razón de la victoria de los italianos había sido la mejor cadencia en la palada. En la carrera de dos millas habían hecho un tiempo de 12 minutos 53 segundos, con un promedio de 33 paladas por minuto; mientras que el Regatas Unión había totalizado 13 minutos 16 segundos, promediando diez paladas más por minuto. El tiempo que hizo el bote ganador en una milla fue de 6 minutos 3 segundos, ganando el Canottieri por un cumplido al bote del Regatas Unión[20].

En abril de 1915, con ocasión del arribo al Callao de la fragata argentina *Presidente Sarmiento*, el Club de Regatas Unión organizó unas competencias de remo. En la regata de falúas de doce remos corrieron las de la fragata, y las de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, ganando la embarcación argentina[21]. Para las competencias por el aniversario patrio de ese año, se incluyeron un par de regatas entre las dotaciones de los buques de guerra y la oficialidad del Regimiento de Artillería de Costa. Al año siguiente, el Club Regatas Unión le prestaba uno de sus *gigs* de ocho remos a la Escuela Naval para correr una regata en las fiestas julias[22].

Según testimonio recogido, se puede decir sin exagerar, que bastaba el anuncio de que el popular Club Regatas Unión del Callao organizaba un día de fiesta deportiva en la bahía chalaca, para que el público asistiera en masa a presenciar el espectáculo.

La Escuela Naval recibiría en 1916 una falúa de doce remos, que además de ser empleada en la práctica de los cadetes, también se la usaba en las competencias. Dos años después, se le asignó un pequeño velero de siete metros de eslora, para la práctica y competencia a vela[23]. Aquel mismo año de 1916, a principios de mayo, cuando la guerra estaba en su mayor furor en los campos europeos, los marineros alemanes del vapor *Rhakotis* organizaron una regata en beneficio de la Cruz Roja Alemana. Participaron chalupas y yolas. Con similar motivo, a principios de junio de ese año, el Club Canottieri organizó otras regatas[24].

Durante el periodo 1906-1919, presidieron el Club de Regatas Lima: Manuel Ortiz de Zevallos (1906-1908), Francisco Dammert (1909), Julio Carrillo (1910), Alfredo Álvarez Calderón (1911 y 1913), Juan Bautista de Lavalle (1912 y 1916), Manuel Montero y Tirado (1914), Ricardo Barreda (1915 y 1918), Alberto Ayulo (1917) y Demetrio Olavegoya (1919)[25].

B. BALNEARIOS DE LIMA

Las épocas de veraneo y los imaginarios rostros de los veraneantes en el periodo a cargo de este tomo, están agudamente descritos por la pluma de nuestro cuentista Abraham Valdelomar. Cuenta que las familias limeñas al "... avecinarse el verano, impotentes para soportar las iras del sol de diciembre, empiezan a emigrar hacia los lugares donde las risas son menos cálidas y ardientes. En estos días las toiletes de las señoras toman tonos claros, las telas son delicadas, casi transparentes, y sobre los sombreros alones y protectores florece una primavera botiseiesca, rebosante de cerezas rojas, de uvas negras y rubias y de flores de todos los climas"[26].

Se refiere también que las damas no necesitan recurrir a los artificios del maquillaje para mostrar el rosado de sus mejillas. El sol y el calor del estío, les dan colores a las caritas de las limeñas, sobre todo a las que toman baños de sol y de mar. Se sienten más ágiles y rientes, más frescas y amables; más encantadoras.

Señala que salir de veraneo significaba un problema para los padres de familia, por el alto costo de estos. El presupuesto familiar se veía afectado, tanto por el alquiler de las fincas o alojamientos, como por las exigencias de las esposas e hijas, que comenzaban a elegir telas y sombreros de estación, para estar a la moda.

1. LA PUNTA: CARNAVALES

El balneario de moda en esta época fue el de La Punta. Al inicio de la temporada, las familias preparaban la mudanza, contrataban carretero para el transporte de los muebles y enseres necesarios, se solicitaba un permiso de la Intendencia, y a poco se formaba una verdadera caravana que atravesaba los terrosos caminos que unían la capital con el balneario. Decía Valdelomar que en La Punta "...la vida es envidiablemente tranquila. La brisa sopla todo el día, los ranchos son sanos, amplios y llenos de luz, y las perspectivas agradables. Las caídas del Sol, los paseos por la orilla pedregosa y susurrante, las sesiones de tennis alegres, y sobre todo la hora del baño concurrida y deseable". Agrega: "Las nueve de la mañana y las cuatro de la tarde. Horas pródigas en

visiones adorables. ¡Horas en las que se reúnen en el muellecito las caras más risueñas, las más coquetas, las más graciosas!"[27].

No sabemos desde cuando, pero sí en el periodo 1906-1919 hemos encontrado que al finalizar las fiestas de carnaval se lanzaba al mar un muñeco de Ño Carnavalón. Tal como ocurrió en 1908, de acuerdo al lugar de veraneo preferido, podía haber más de un entierro, siendo así que ese año hubo uno en La Punta y otro en el novísimo balneario de La Herradura, contando ambos con una notable concurrencia de gente[28].

Eran los tiempos en que salían numerosas cuadrillas de mozos alegres que emprendían el asalto de las casas en que se jugaba –y se jugaba en todas partes– en que todo el mundo iba a la tina, en que había descalabraduras, ojos averiados, pulmonías a granel, pinturas de todos los colores en la cara y en que la fiesta del agua era una preocupación general desde quince días antes. En 1908, el Carnaval se "adecentó" y:

> "... languidecido, no tiene la brutalidad antigua, pero tampoco ha perdurado, y aunque sea diversión un poco sosa, se entierran el Miércoles de Ceniza, esas soserías con la zambullida de un muñecón en las procelosas aguas de uno de los balnearios vecinos"[29].

Tres años después, en 1911, se recoge el testimonio de la celebración del Miércoles de Ceniza, pese a que se iba "... perdiendo poco a poco todas las costumbres tradicionales que nos legara el gusto retozón y franco de nuestros abuelos, el Miércoles de Ceniza, con su respectivo entierro de Ño Carnavalón"[30]. Pero en La Punta no decaía del todo. Este simpático "... balneario peninsular de playas azules y arenas límpidas y blancas, tiene todavía el mágico poder de convertirse ese día del año, en un imán atractivo de chalacos y limeños, pese a fatiguitas del viaje, al esmerado mal servicio de los hoteles en tal día, por causa de la concurrencia, y al abominable e insuficiente servicio de los carros eléctricos, por idéntica causa de concurrencia"[31].

El balneario revivía aquel día. No faltaba algún oportuno empresario que preparaba un programa de corte popular, y la gente, aunque molida por los tres días de festividades anteriores, con mucho buen humor acudía a la milésima defunción del carnaval.

En 1912, se repitió el "entierro", esta vez con gran solemnidad y pompa, estando las fiestas muy concurridas. En esta oportunidad se resucitó el palo ensebado, las mágicas ollas, los circos baratos y las bandas de cachimbos[32].

En contraste, en Lima, el juego de carnaval conservó el mismo carácter de criollismo que tenía desde cincuenta años atrás. La mayoría de los habitantes de Lima gozaba más arrojándose baldes de agua, que con los melifluos chisguetes y serpentinas de papel. En los barrios populosos se jugaba atropelladamente, produciéndose a veces desgracias lamentables.

Hacia 1913, La Punta era indiscutiblemente el balneario de moda,

era: "Insoportable. Con gente que va porque es la moda, y con gente que no va porque es la moda"[33].

Contrasta esta visión con la de 1914, después del devastador incendio que ocurrió en el mes de julio. En la madrugada del 7 de julio, un formidable incendio redujo a escombros una parte considerable del balneario, el Gran Hotel y muchos chalets de la plaza y la ribera fueron destruidos por el fuego[34].

Al año siguiente, los vecinos de La Punta agasajaron con un banquete al presidente José Pardo, como testimonio de gratitud por el mejoramiento de este balneario. El almuerzo fue ofrecido por el alcalde Luis N. Larco y servido en el local del nuevo casino en construcción[35].

2. EL CALLAO

El Callao contaba con varias áreas: la portuaria, la urbana y la recreativa. La dársena y los muelles representaban a la primera; la ciudad, su comercio y servicios, la segunda, y el malecón la tercera. Este último, lugar de esparcimiento y recreación, se ubicaba frente al Centro Naval.

> "Entre el malecón y la chaza de guerra, circula lenta y plácidamente una multitud desperdigada y voluptuosa, que se orea y calienta al sol, deteniéndose en los barandales a contemplar el panorama, a ver quien llega a espaciar la mirada en las mansas y salobres ondas, o a esperar regocijadamente que salte y brille al sol, el escamado dorso de un pescado saltarín y atrevido"[36].

Las vacaciones de verano en el Callao no eran tranquilas, el puerto tenía mucho movimiento comercial, lo cual impedía, según decía Valdelomar: "... todo ensueño bondadoso y toda vaporosa idealidad"[37].

Otra modalidad de esparcimiento y recreación en el fondeadero del Callao, era la visita y atenciones de los buques que arribaban al puerto. Uno de ellos, el buque francés *Catinat*, realizó una matiné. Los asistentes se embarcaron en el muelle de guerra, disfrutando de una agradable reunión en la cubierta de dicho buque y de un paseo marino.

Igualmente, en otro navío, esta vez alemán, el *Rhodopis*, se ofreció un almuerzo a bordo. El señor Ostern, representante de la Compañía Kosmos, invitó a distinguidas personas de nuestra sociedad, desarrollándose la fiesta en un grato ambiente[38].

Entre estos eventos, destaca el almuerzo a bordo del vapor *Ucayali*, ofrecido al presidente de la República, sus ministros y varias personalidades, por el directorio de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, con motivo de la llegada de este navío al Callao, en su viaje inaugural. El presidente Leguía y sus acompañantes recorrieron minuciosamente la nave, que se hallaba empavesada, pudiendo apreciar en detalle las condiciones y comodidades del vapor. El almuerzo

fue servido en el comedor central del buque y no faltaron en él los discursos[39].

En octubre de 1912, con motivo de la reciente adquisición del vapor *Pachitea*, nuevamente la Compañía Peruana de Vapores agasajó con un almuerzo, esta vez al presidente Billinghurst y a su comitiva[40].

Los buques de la Marina de Guerra no se quedaban atrás en atenciones y agasajos. El 8 de octubre de 1912, el comandante Germán Stiglich ofreció una animada matiné a bordo del vapor *Chalaco*, a las señoritas que se habían presentado a recoger óbolos patrióticos para la Asociación Nacional Pro Marina. Con este motivo "el diminuto barco vióse alegremente decorado con las figuras gentilísimas de aquellas damas, que pusieron una nota risueña entre la fatídica gravedad de cañones y torpedos"[41].

El domingo 21 de abril de 1918, en la toldilla del crucero *Almirante Grau*, tuvo lugar una matinée, con la que el comandante del buque agasajaba a un selecto grupo de familias. Durante el agasajo, tuvo lugar una competencia de regatas entre los guardiamarinas de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*[42].

La isla de San Lorenzo constituyó también un atractivo para los excursionistas y para los investigadores. En 1912, la Facultad de Ciencias de la Universidad de San Marcos, organizó dos visitas, bajo la dirección de los doctores Napanga Agüero y Martínez, efectuándose estudios de la escasa flora existente, la fauna, fósiles y rocas[43]. La isla recibió una nueva visita en 1913, esta vez del presidente Billinghurst, el cual, acompañado de funcionarios, amigos y una comisión de ingenieros, se embarcó en el crucero *Grau*, con el objeto de estudiar la realización del proyecto de unir La Punta con la isla. A bordo del crucero se sirvió el almuerzo[44].

La isla recibió a otros visitantes en noviembre de 1913. En las fotografías de la revista *Variedades*, se observan señoritas y caballeros en elegantes trajes[45]. Merece especial mención la visita efectuada a la isla, de la brigada de Boy Scouts del Colegio Alemán, el 8 y 9 de setiembre de 1917[46].

3. *CHORRILLOS*

Este balneario fue el preferido por la sociedad limeña, hasta su destrucción cuando los chilenos ocuparon Lima en 1881, durante la Guerra del Pacífico: "Fue el preferido de las gentes de buen tono, cuentan que era aristocrático de verdad, y que su malecón y sus ranchos eran una verdadera preciosura. No vimos los de ahora tal grandeza"[47].

En 1912, la revista *Variedades* describía Chorrillos de la siguiente manera:

> "Contaba con dos grandes jirones centrales, sus callejuelas atravesadas y su morro gris, tiene en el día un aspecto de ciudad despoblada. En los

ranchos –jaulas en su mayoría– los caídos toldos ocultan discretamente los interiores silenciosos, mientras en las calles solitarias, raro es el transeúnte que se aventura a pasear. En las noches en el malecón pulula una parvada de pollas y de pollos. Uno que otro matrimonio tímidamente pasea, y alguna pareja de enamorados romantiza en el barandal, con los ojos vueltos al mar y al ensueño. De tarde en tarde la Banda Militar de la Escuela, da retretas que son bastante concurridas, pero no hay en todo, ni la sensación de una rica y fuerte aristocracia, ni la alegría sana de una clase media trabajadora y feliz, antepasada de aristócratas y fundadora de pueblos. Es un término medio, una mezcla original, simpática, aunque abigarrada"[48].

Un año después, Chorrillos mantenía sus características anteriores, es decir, era un pueblo entre: "... urbano, aristocrático, casi olvidado, conserva su público, el de todos los años. Se basta y a veces se sobra con lo que tiene. El eterno malecón, el Club Regatas con su híbrida mezcla de mozos fuertes con pretensiones de poetas delicados, y de poetas con pretensiones de atletas"[49].

Chorrillos no solo fue un balneario para la recreación, la fiesta y la diversión, también lo fue para celebrar con esplendor y majestad, actos ceremoniales de la Semana Santa, como la de 1910. La población tributó en esa ocasión homenaje a su fe, en forma digna de su cultura, con una suntuosa y notable procesión, donde hubo derroche de lujo y buen gusto en la iluminación de las imágenes[50].

El presidente Billinghurst visitó el balneario en una oportunidad, atendiendo una invitación de su alcalde, el señor Emilio Godoy, inspeccionando las obras del nuevo malecón que se venía ejecutando y visitando las nuevas instalaciones de La Herradura.

4. LA HERRADURA

Durante nuestro periodo, se incorporó la playa de La Herradura al grupo de balnearios capitalinos. Esto fue posible gracias a los trabajos de la Sociedad de Ingenieros y de la Compañía Nacional del Tranvía Eléctrico, que ya desde 1906 venía proyectando la creación de un balneario exclusivo, con casas e instalaciones de baño. Los trabajos del túnel comenzaron a principios de 1907 y concluyeron en octubre de aquel año, siendo organizado con tal motivo un paseo calificado como "científico-social". De inmediato comenzaron las obras para levantar las instalaciones de baños, las cuales quedaron concluidas a fines de diciembre de ese mismo año, junto con el tendido de la vía del tranvía. La inauguración contó con numeroso público, vestido adecuadamente para la ocasión; vale decir, con traje entero y las damas con parasol[51]. La manera de acceder a esta playa era seguir la ruta del nuevo malecón

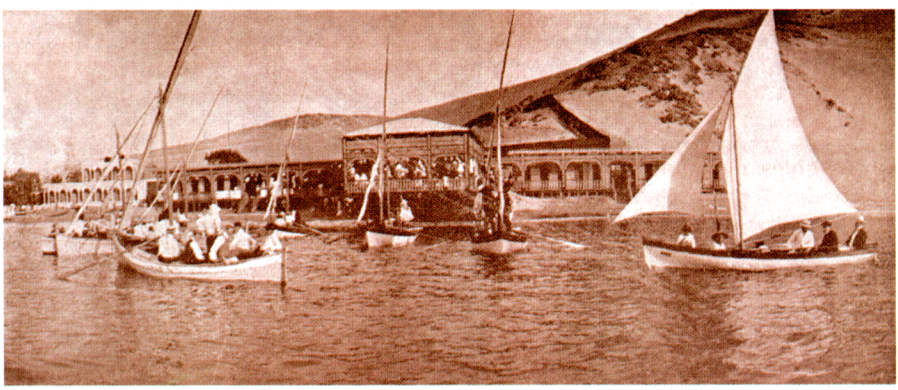
Una vista del balneario de Chorrillos y el Club Regatas Lima. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Los baños de La Punta en una postal de 1914. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).









Los baños de Barranco en plena temporada de verano. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Vista de los baños de Ancón inaugurados el verano de 1910. La bahía amplia y profunda del balneario era propicia para las regatas. (Reproducida de *Variedades*, Año VI, N° 111, Lima, 16 de abril, de 1910).

de Chorrillos, rodeando el Morro Solar y el Salto del Fraile.

Entre el 15 y 16 de agosto de 1908, tuvo lugar en la playa de La Herradura la prueba eliminatoria de tiro al blanco, entre los socios de los clubes de tiro, los mismos que tomaron parte en el concurso nacional de ese año. La playa estuvo muy concurrida, no solo por los miembros de los clubes, sino por muchas personas aficionadas a este ejercicio. La actuación fue presidida por el coronel D'André[52].

En marzo de 1918, se inauguró la temporada de pesca en la hermosa playa de La Herradura, fue una de las fiestas más pintorescas y populares del ese verano. Más de cinco mil personas de Lima y balnearios, especialmente del de Chorrillos, se trasladaron a La Herradura, para presenciar el lanzamiento y recojo de la red y adquirir los productos marinos.

Sin embargo, el futuro de ese balneario no era muy claro. Existe un testimonio entre pesimista y esperanzador sobre la Herradura:

> "Conocidas eran las dificultades con las que se tropezó para establecer en las hermosas playas de La Herradura, el nuevo balneario proyectado. Dificultades a tal punto, que obligaron al desistimiento y casi abandono de ese lugar, a pesar de las facilidades que ofrece como lugar de baños, y a pesar de haberse construido el edificio, que para ese servicio era necesario"[53].

5. BARRANCO

El Barranco, como se le conocía en aquella época, era uno de los balnearios más cómodos y bien situados de los alrededores de Lima. Aburguesado por la abundancia de población extranjera, continuamente creciendo en población fija, carecía de la fisonomía cambiante de los otros balnearios, porque contaba con una población permanente todo el año.

Barranco estaba bien situado y con grandes posibilidades de expansión. Del caserío desmembrado de antaño, no quedaba ni el recuerdo, había crecido y su fisonomía se había renovado. Había perdido, indudablemente, bastante de su espontaneidad y frescura, debido a las nuevas urbanizaciones; pero conservaba aún la bajada a los baños, que era un encanto de verdor y sombra, el Puente de los Suspiros y la alameda que iba a Chorrillos.

En 1911, Valdelomar señalaba que: "El Barranco con su funicular infuncionable, su bajada durísima y su pintoresca población, es una de las playas más concurridas. Allí el elemento social es selectísimo, el clima sano y tiene sobre todas las cosas el encanto de sus trovadores. Es el lugar donde hay más gentes de letras. Allí viven los señores

periodistas, literatos, prosadores, poetas y artistas; y al lado de viejos graves aparecen los soñadores jóvenes rodeando, en cortes ideales a las bellísimas pobladoras de esa ciudad"[54].

La descripción que sigue corresponde pintorescamente a cualquier domingo barranquino del verano de 1913:

> "El Barranco, con sus plataformas, sus muelles, su funicular, su orquesta, sus incontenibles visitantes, está que arde, como dicen los vecinos. Desde lejos se siente el rumor de una gran colmena, que casi apaga el murmullo ronco del mar... Muy bien el Barranco, grandioso, casi épico, se ha convertido en un balneario bullicioso. Las alamedas están en cambio y en compensación, solitarias"[55].

La revista *Variedades* calificó al Barranco de 1918 como el balneario de moda, señalando que tenía encanto, atractivo y personalidad, porque contaba con una población limpia, alegre, amplias calles, frondosos parques y encantadoras alamedas sombreadas[56].

En el mes de marzo de ese mismo año, siguiendo una costumbre que se había vuelto tradicional, los baños de Barranco, que tan magnífico aspecto presentaban en esa temporada, ofrecieron en su local, una fiesta acuática, desarrollando variados deportes, como el Water Polo, Water Crossing, caza de pato y palo ensebado[57].

6. *MIRAFLORES*

Variedades opinaba que Miraflores reunía: "una mezcla adorable de vieja rusticidad y de moderno rincón inglés. Miraflores es un maravilloso refugio para románticos y para burgueses"[58].

En sus baños, a los que se accedía por una pintoresca bajada, casi no había transeúntes, había pocos veraneantes, porque no estaba de moda como balneario.

En 1911, Valdelomar lo describía así: "En Miraflores, el baño tiene el pequeño inconveniente de la "bajada" y el cansancio inevitable de la subida. Por lo demás la encantadora y melancólica villa de los pinares, es toda una página de cualquier Valle Inclán criollo"[59].

En 1913 se le describe como: "Callado, sencillo, poético, oliendo a humedad fecunda de tierra aromosa y buena, con su abrupta bajada y sus extranjeros frescos, con las caritas refregadas de algunos chiquillos rubios como el oro, y sus pinares salutíferos, dando sensación sencilla y aristocrática"[60].

7. *ANCÓN*

Villa y balneario que se encontraba alejado de la capital, como

dormido entre arenales inmensos. Era un balneario excelente, quizá el mejor de aquella época, ya que contaba con un confort muy completo en sus hoteles y casas, que si bien eran de madera, eran muy elegantes. La bahía amplia, tranquila y profunda, con playas de arena suave, permitió el desarrollo de deportes náuticos[61].

8. BAÑOS DE MAR

Los baños de mar durante la temporada de verano han sido y siguen siendo quizá la forma más común en la que la mayor parte de la población costeña se ha vinculado con el mar. Esta vieja costumbre era practicada desde los diversos balnearios que había a lo largo del litoral.

Por razones de mayor concentración, la mayor cantidad de información es la comprendida en torno a los balnearios limeños: La Herradura, Chorrillos, Barranco, Miraflores, La Punta y Ancón. En cada uno de estos lugares existían los llamados establecimientos de baños, consistentes en locales, usualmente de madera, donde los veraneantes podían cambiarse y luego ingresar directamente al mar. En varios de estos sitios se empleaban algunos fornidos pescadores para acompañar a los bañistas para ingresar al mar. Este ingreso o baño se hacía, normalmente, siguiendo un cabo o cuerda que ingresaba cierta distancia en el agua, de modo que el veraneante se hallaba en todo momento asegurado.

Sabemos que las nuevas instalaciones de baños en Ancón fueron inauguradas en el verano de 1910[62].

También conocemos que en el Callao existían al menos dos instalaciones de este tipo: la Victoria y la Salud, donde algunos osados nadadores, los menos, por cierto, se lanzaban desde la plataforma superior en vez de ingresar al mar por las usuales escaleras[63]. Sin embargo, todo parece indicar que la temporada de verano de 1918 no fue de las mejores, ya que los baños del Callao estuvieron poco concurridos, tal como informa la revista *Variedades*: "El progreso de La Punta y la falta de cuidado de los establecimientos de baños chalacos, cuyos dueños nada hacen por mejorarlos y modernizarlos, hace que el público se ahuyente de ellos cada año en mayor proporción"[64].

No hemos encontrado evidencia de baños de sol, pero sí varios registros en los que se puede apreciar a varias damas en la saludable actividad de "respirar aire de mar", debidamente protegidas de los rayos solares por sendos parasoles[65]. Lo que sí hemos hallado es alguna variación en la tenida de los bañistas, ya que los varones fueron dejando de lado los trajes enteros para adoptar la truza de baño. Esto último es lo que encontramos en un grupo de deportistas limeños que

festejan alegremente el resultado de un partido de fútbol en la piscina de Huacho en junio de 1919[66].

El mar actuaba como fuente de inspiración para muchas cosas, entre ellas para la pintura. Falta hacer una investigación de detalle al respecto, pero durante el periodo que analizamos, algunas pinturas sobre temas marinos merecieron ser publicadas en las revistas ilustradas de la época. Entre estos cuadros hubo algunos de Guillermo Spiers.

Finalmente, un punto que creemos conveniente mencionar es el referido a la moda que desde finales del siglo pasado se había impuesto en ciertos estamentos de la sociedad peruana: el vestir a sus pequeños con trajes de tipo marinero. Para el periodo 1906-1919 existe abundante evidencia gráfica sobre este tema, pero ciertamente falta un trabajo que explore un poco más esta materia. Un buen punto de partida sería consultar fuentes británicas, como las empleadas para la exhibición que al respecto existe en el Royal Navy Museum, en Portsmouth.

NOTAS AL CAPÍTULO XI

1. ZANUTELLI ROSAS, Manuel..., *El Callao. Su historia en imágenes.* Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1993, pp. 95-96.
2. *Ibídem...*, p. 154. ZANUTELLI ROSAS, Manuel..., *Los que vinieron de Italia.* Lima, Associazione Italiani del Perú, 1991, p. 23.
3. GALVEZ, José..., "Regatas". En: *Nuestra pequeña historia.* Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1966, pp. 223-233.
4. El *gig* era una embarcación con cuatro o seis remeros, cada uno con un remo, pudiendo izar una vela latina. Su origen parece estar vinculado no al deporte, sino al rescate de gente en peligro, pero pronto fue acogida por los deportistas para competencias de velocidad. Hoy se les conoce simplemente como botes, aun cuando algunos los llaman yolas, sin caer en cuenta que este término define otro tipo de embarcación.
5. *Actualidades*, V, N° 215 (11/5/1907), p. 513.
6. *Prisma*, II, N° 16 (16/6/1906), p. 28.
7. *Prisma*, III, N° 33 (1/3/1907), pp. 29-30.
8. *Prisma*, III, N° 38 (11/5/1907), p. 15.
9. *Actualidades*, V, N° 229 (17/8/1907), p. 906. *Prisma*, III.
10. *Around the World with the Fleet 1907-1909.* Annapolis, United States Naval Institute, 1929. "World Cruise of the Great White Fleet", en *Proceedings.* Annapolis, United States Naval Institute, octubre 1958, vol. 84, N° 10, pp. 86-99.
11. *Variedades*, T. IV, prospecto (29/2/1908), pp. 29-30. ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Escuela Naval del Perú*, p. 73.
12. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Club de Regatas Unión, ff. 2-3.
13. *Variedades*, T. IV, N° 22 (1/8/1908), pp. 711 y 714. *Actualidades*, T. IV, N° 273 (8/8/1908). ORTIZ SOTELO, Jorge... *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada).* Callao, Escuela Naval del Perú, 1981, p. 73. *Prisma*, 1908, p. 711.
14. A.H.de M., Expedientes Administrativos, Club de Regatas Unión, ff. 4-9.
15. A.H.de M., Expedientes Administrativos, Club de Regatas Unión, ff. 11, 13, 15 y 17.
16. *Variedades*, N° 60, p. 179.
17. *Variedades*, VI, N° 109 (2/4/1910), pp. 407-408.
18. *Variedades*, VI, N° 128 (13/8/1/910), p. 1004.
19. *Variedades*, VI, N° 135 (1/10/1910), p. 1221.
20. *Variedades*, VI, N° 147 (24/12/1910), pp. 1584-1595.
21. BURZIO, Humberto F..., *Historia de la Escuela Naval Militar.* Buenos Aires, Secretaría de Marina, 1972, T. I, p. 947.
22. A.H.de M. Expedientes Administrativos, Club de Regatas Unión, f. 11 y 17.
23. ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Escuela Naval del Perú*, p. 84.

24. *Variedades*, XII, N° 427 (6/5/1916), p. 599; N° 432 (10/6/1916), p. 635.
25. GÁLVEZ..., *Ob. cit.*, p. 233.
26. VALDELOMAR, Abraham..., *Obras Completas*. Lima, 2000, Edición COPÉ, T. I, p. 147.
27. *Ibídem*.
28. *Variedades*, IV, prospecto (29/2/1908), pp. 58-59.
29. *Variedades*, N°.1, p. 58.
30. *Variedades*, N° 157, p. 257.
31. *Loc. cit.*
32. *Variedades*, N° 208, p. 231.
33. *Variedades* N° 260, p. 179.
34. *Variedades*, N° 332, p. 959.
35. *Variedades*, N° 530, p. 394.
36. *Variedades*, N° 196, p. 1159.
37. VALDELOMAR..., *Ob. cit.*, p. 148.
38. *Variedades*, N° 87, p. 830.
39. *Variedades*, N° 93, p. 970.
40. *Variedades*, N° 242, p. 1250.
41. *Variedades*, N° 242, p. 1254.
42. *Variedades*, N° 530, p. 398.
43. *Variedades*, N° 235, p. 1040.
44. *Variedades*, N° 273, p. 2186.
45. *Variedades*, N° 298, p. 4093.
46. *Variedades*, N° 499, p. 1006.
47. *Variedades*, N° 210, p. 289.
48. *Variedades*, N° 210, p. 289.
49. *Variedades*, N° 6, p. 198.
50. *Variedades*, N° 109, p. 424.
51. *Prisma*, III, N° 29 (1/1/1907), p. 8; N° 59 (5/10/1907), p. 15; N° 67 (30/11/1907), p. 14; N° 71 (28/12/1907), p. 11.
52. *Variedades*, N° 25, p. 805.
53. *Variedades*, N° 465, p. 108.
54. VALDELOMAR..., *Ob. cit.*, p. 148.
55. *Variedades*, N° 260, p. 1795.
56. *Variedades*, N° 521, p. 185.
57. *Variedades*, N° 526, p. 300.
58. *Variedades*, N° 206, pp. 195-196.
59. VALDELOMAR..., *Ob. cit.*, p. 148
60. *Variedades*, N° 260, p. 1778.
61. *Diccionario Geográfico Peruano* y *Almanaque de La Crónica para 1918*..., p. 49.
62. *Variedades*, VI, N° 111 (16/4/1910), p. 480.
63. *Prisma*, III, N° 33 (1/3/1907), p. 12.
64. *Variedades*, N° 524, p. 261.
65. *Prisma*, III, N° 32 (16/2/1907), p. 8.
66. *Variedades*, N° 589 (14/6/1919), p. s/n.

Capítulo XII
LAS ACTIVIDADES FLUVIALES Y LACUSTRES

A. LA ACTIVIDAD FLUVIAL. EL PUERTO MAYOR DE IQUITOS. OTROS PUERTOS

1. LA CUENCA DEL AMAZONAS

El extenso y boscoso departamento de Loreto, creado por ley del 11 de setiembre de 1868, integró originalmente a las provincias de Moyobamba, Huallaga, Alto Amazonas, Bajo Amazonas y Ucayali. Su ámbito territorial fue modificado por la Ley que creó el departamento de San Martín, el 4 de setiembre de 1916. A partir de aquel año, el departamento –ya sin las provincias de Huallaga y Moyabamba– comprendía dos zonas claramente diferenciadas:

> "... selva montuosa y... la selva llana, siendo la primera la que ocupa las cuencas, no sólo del Marañón, sino de todos los ríos que mas se acercan a las cordilleras. En la segunda no se ve una piedra, un solo montículo, cerro ni altura. Todo es una vastísima pampa en la que corren sin ruido alguno, ni correntadas, los ríos navegables por embarcaciones a vapor. Montuosa o llana, ambas selvas están habitadas por tribus más o menos numerosas de infieles catequizados o no"[1].

En la jurisdicción departamental, la navegación a vapor se había extendido considerablemente. Era raro el río, capaz de recibir una embarcación de esta clase, que no fuese frecuentado con el fin casi exclusivo de extraer la goma almacenada por las compañías caucheras. Una compañía inglesa de navegación, comunicaba a Loreto directamente

con Europa y Norteamérica, mediante rápidos y cómodos vapores de gran calado. Otras compañías y vapores sueltos mantenían un comercio activo en todos los ríos grandes, siendo la más notoria la que hacía tráfico entre Yurimaguas e Iquitos[2].

En los primeros años del siglo XX, Loreto se particularizaba por su gran exportación de caucho hacia el extranjero, y por el movimiento comercial de sus puertos río arriba, que enviaban: "...hacia abajo, café, ganado, cereales, sombreros y pescado salado. En las márgenes de los grandes ríos, hay infinidad de trapiches para destilar aguardientes y elaborar tanto chancaca y miel como azúcar. A su vez en mayor número las chacras, algunas de las cuales son muy extensas y tienen cultivos de algodón, cacao y plátanos, tabaco, maíz, etc. Hay algunas fábricas de ladrillos, de aserrar madera e innumerables puestos de leña, lagunas donde la pesca se ha hecho industria muy lucrativa, fábricas de cerveza, hielo, fariña, canoas, etc."[3]

El distrito de Loreto de la provincia de Bajo Amazonas, comprendía entonces, el río Yavarí integro en su margen izquierda, así como los respectivos afluentes y las dos márgenes del río Amazonas, entre Camucheros y la boca del Yavarí. Por consiguiente, se apostaba que era el mejor distrito, ya que se podía emprender en él, grandes trabajos de cultivos, pesquería y beneficio de gomas. La mayor particularidad que tuvo este distrito fue: "la explotación de las gomas del Yavarí que da a Caballococha la ocasión de rescatar dicho producto con mercaderías de su comercio, que cada día se hace más importante"[4]. Se acotaba que el negocio de pescado salado y el de fariña eran un complemento para beneficio de las gomas, de manera que las chacras se extendían cada vez más, para poder atender la demanda del segundo artículo. Los pobladores acudían a las numerosas lagunas del distrito para beneficiar el paiche y la gamitana.

El nombre de Iquitos alude al distrito y la ciudad, capital del mismo. El distrito era extenso, contando en 1918 con 15 800 habitantes, y comprendía no solo el río Amazonas entre Oran y Omaguas, sino que se extendía por todo el Putumayo peruano, el Napo y Nanay, ríos todos que con sus numerosos afluentes, venían a formar una longitud fluvial inconmensurable.

Se comercializaba tabaco, café, jebe, aguardiente, licores finos extranjeros, caucho, pescado salado, manteca, sombreros, algodón, ropa, yarina, ladrillos, chabira, maderas, comestibles, que los importaban desde Europa y de otros distritos.

> "Iquitos vive de lo que le llevan. Así también sostiene a todo Loreto y su comercio, dándoles las ventajas que ofrece para las transacciones... El distrito ha ganado inmensamente con la libre navegación del Amazonas y la serie de provincias que se ha dado a la capital. El desarrollo del distrito

depende del amparo que los gobiernos den a los ríos Napo y Putumayo principalmente, pues Iquitos solo, no puede hacer deberes que son generales"[5].

La ciudad de Iquitos tenía en 1918 unos 10 000 habitantes. La población que se encontraba, en término medio, a veinte metros sobre el nivel del río, era cosmopolita y flotante, poco afecta a cultos religiosos, contando con una sola iglesia. La vida era cara y bastante activa en el trabajo y las diversiones, disponiendo de buena y abundante agua en puquios cercanos, con proyectos para llevar a cabo obras de saneamiento y canalización.

De Europa llegaban vapores grandes, y de todos los ríos aledaños, infinidad de vaporcitos y lanchas. El movimiento del puerto era considerable. Al establecerse la Aduana, se declaró a Iquitos lugar de depósito de mercaderías, gravándose todos los productos de entrada y salida con derechos[6].

En el plano urbano, Iquitos contaba con calles que llevaban nombres de ríos, se cortaban regularmente y se hallaban pavimentadas. Existían dos plazuelas, teatros, diarios y telégrafo inalámbrico. Funcionaban factorías, fábricas de ladrillos, de cerveza, de madera, centro social, geográfico, muelle, mercado, hoteles y ferrocarril urbano a Punchana.

Iquitos se comunicaba con Lima mediante telegrafía inalámbrica, primero a través de Puerto Bermúdez-Masisea (1906), y posteriormente en 1912, directamente por Itaya. En Lima, gracias a un contrato suscrito entre el Gobierno y la compañía alemana Telefunken, se había instalado en el cerro San Cristóbal una poderosa estación radiotelegráfica. La inauguración de la torre de 108 metros, se efectuó el 16 de junio de 1912, ceremonia a la cual asistió el presidente Leguía, quien subió a caballo dicho cerro. Según Basadre, este evento marcó un acontecimiento sensacional, pues era la victoria de la ciencia sobre las distancias y sobre una accidentada topografía[7].

Al oeste, muy al oeste de esta provincia loretana de Bajo Amazonas, se ubica el pueblo y distrito de Bagua o Bahua, en la provincia de Luya. Era el distrito más septentrional de aquella provincia y el único situado entre dos cuencas, la margen derecha del río Marañón y el Utcubamba, comprendiendo las partes más bajas y productivas de ellas. La mayor parte de las haciendas y chacras se encontraban a orillas de ambos ríos, que eran navegables solo por balsas y canoas, el primero desde Bellavista y el segundo desde Puerto Wertherman[8].

La capital del distrito era Bagua Grande; está ubicada a 500 metros sobre el nivel del mar, a orillas del río Utcubamba, afluente de cierta importancia del río Marañón, pero que solo es navegable en canoas, que es el medio más seguro de comunicación[9]. Esta ciudad tuvo su

alter ego en la denominada Bagua Chica, pueblo capital del distrito de La Peca, provincia de Bongará, también del departamento de Amazonas, situada en la margen derecha del río Utcubamba, un poco más abajo de la desembocadura de la quebrada Palacio; se hallaba sobre un barranco a 15 metros sobre el nivel del río, que tenía en esta zona 80 metros de ancho. Este pueblo era tránsito obligado de los viajeros y comerciantes de Chachapoyas y Jaén, que bajaban al Marañón con ganado, encontrando en este lugar palo de balsa y los prácticos conocedores del río, que les permitían embarcarse sin peligro[10].

La provincia de Alto Amazonas, en el departamento de Loreto, tuvo por capital a Yurimaguas desde 1890, en sustitución de Balsapuerto. Este distrito muy extenso, comprendía la provincia de Huallaga, surcada por ríos Paranapuras, Shanusi y Cainarachi, navegables por embarcaciones de hélice y canoas, permitiendo una comunicación muy fluida. Otra ventaja del distrito era la existencia de lagunas, donde abundaba la pesca. El pueblo de Yurimaguas, fundado en 1709, tenía hacia 1918 alrededor de 3 500 habitantes, "estaba situado a 182 metros sobre el nivel del mar, en la margen izquierda del río Huallaga, en una altura formada sobre este río, entre el río Paranapuras y el río Shanusi"[11]. Era una simpática población recomendada por su buen clima: "Su situación dominante a la margen izquierda del Huallaga, en una altura desde donde se tiene un hermoso panorama, la pone en condiciones de extenderse hasta llegar a ser una población moderna"[12]. Su condición de importante puerto fluvial, gracias a la carrera regular de los vapores con Iquitos, le permitía abastecerse de todo lo necesario para su prosperidad y a la vez exportar sus productos[13].

La Provincia de Alto Amazonas contaba con territorios al norte y sur del Alto Marañón, en plena región de los bosques. En esta provincia se encuentran los ríos Morona y Pastaza, que se originan en el volcán Sangai, en la meseta situada al sur de Quito, en territorio Ecuatoriano. Los ríos de la parte sur del Marañón son el Apaga, Aichiyacu, Potro, Cahuapanas, Aipena y el río Paranapuras, cuyas aguas desembocan en el Huallaga y de esta manera van al Marañón. Todos estos ríos principales y sus numerosos afluentes, son de por sí el único medio de comunicación de esas regiones[14].

En la región meridional del Marañón se encuentra el distrito de Cahuapanas, región simpática entre los ríos Potro y Aipena, el primero de los cuales desemboca en el Marañón y el segundo en el Huallaga. El distrito comprende la cuenca íntegra del río Cahuapanas y todos sus afluentes. A orillas de este río de tranquilas aguas, "que nace en las faldas orientales del ramal de cordillera que ha roto el Marañón, formando el Pongo de Manseriche"[15], se encuentra la población del mismo nombre, ocupando una eminencia del terreno en el ángulo de

la confluencia del río Chingani con el Cahuapanas. Los pobladores de la zona llevan sus reses al Amazonas por medio de balsas, trayendo de regreso telas y cuantos productos necesiten en esa comarca, tan alejada de centros poblados importantes como Chachapoyas, Moyobamba, Tarapoto y Yurimaguas[16].

La lejanía de Iquitos, poco ventajosa para el comercio, determinó que el tráfico de los productos se hiciese en la boca del río Huallaga, a bordo de los vapores que hacían la carrera Iquitos-Yurimaguas.

En la zona sur de la provincia y a orillas del Huallaga, se sitúa el Puerto Nuevo de Lagunas, próspero puerto mayor llamado anteriormente Puerto Viejo o Santiago de la Laguna del gran Cocamana, que es una de las poblaciones de mayor importancia del río Huallaga[17]. Está situada a una altura de 149 metros sobre el nivel del mar, en una pequeña elevación

> "La gente que habita San Antonio de la Laguna, capital del distrito perteneciente a la jurisdicción de la provincia de Alto Amazonas, es casi toda cocamilla, es decir derivada de la cocama y cruzada con pana, aguana y chamicura, la misma que fue sacada del Bajo Marañón y del Bajo Ucayali por el padre Lucero para fundar Laguna en 1670. La producción del distrito es la pesca en abundancia; también produce caña de azúcar y sus derivados, algodón, arroz, yucas, cacao, maíz, plátanos, piñas y algo de ganado"[18].

Los pobladores eran muy solicitados como bogas y para efectuar trabajos de caucho y jebe, aunque sus costumbres seguían siendo muy primitivas.

Nauta, distrito de la provincia de Alto Amazonas, situado en la orilla izquierda del Marañón, poco antes de su unión con el Ucayali para formar el Amazonas, tenía una posición inmejorable, poseía lo mejor del Marañón y lo mejor del Ucayali, es decir las partes más bajas y navegables de sus cursos y el origen del Amazonas hasta la isla Tapira, que marca por el este el lindero con el distrito de Iquitos[19]. Tenía un gran movimiento comercial, por su posición céntrica, pues podía dominar todos los ríos sujetos a la jurisdicción del distrito. Pasaba por allí todo el comercio del Marañón, Huallaga, Tapiche y Tigre, a su vez, era también el que más migración recibía de otros distritos de los departamentos de San Martín y Amazonas[20].

Hacia 1918, Nauta contaba con 4 000 habitantes de origen cocama y cocamilla, "el nombre original parece provenir de la palabra cocama "mauta" que quiere decir olla grande para el masato"[21]. La población había sido fundada en 1830 y catalogada como puerto mayor; cuando se crea la Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, la Marina estableció en ella una capitanía de puerto. Durante treinta años progresó hasta la fundación de la ciudad de Iquitos, aunque con-

tinuó con su movimiento comercial. El pueblo era pequeño y en los alrededores se cultivaba arroz, tabaco, café, granos, caña de azúcar, algodón y cacao[22].

En esta misma provincia se encuentra también el alejado distrito de Andoas, que comprende las cuencas de los grandes ríos que caen al Alto Marañón, entre la boca del Santiago y Pastaza:

> "Las cuencas de los ríos Morona y Pastaza están cada una, independientemente sujetas a jurisdicciones militares llamadas Comisarías. Dichas cuencas son reconocidas como peruanas, desde los saltos y raudales hacia abajo y desde los que no se puede navegar hacia las cabeceras. En el distrito de Andoas no hay pueblos civilizados. La selva está casi toda en poder de los infieles huambisas, que se hacen temibles por sus sorpresas a los campamentos de las mismas fuerzas militares, como aconteció el mes de febrero de 1913 en Puerto Ferré, en el Morona. La comunicación entre Andoas y el Morona es poco menos que imposible, mientras no se limpie de esa gente imposible. La distancia de Andoas al Tigre tampoco es mayor, pero como la anterior, se hace difícil mantenerla en estado de fácil recorrido"[23].

En la parte más septentrional del país, abarcando una extensa zona, la de los ríos navegables de la República, se encuentra situada la provincia de Bajo Amazonas. Puede decirse que es todo el territorio al norte del gran río Amazonas, aun cuando comprende también una vastísima extensión entre el río Yavarí y Huallaga[24].

En esta provincia se encuentra el río Caquetá, hoy en territorio que pertenece a Colombia: "... de mortíferas aguas y cuya margen izquierda del Apaporis arriba, es territorio de Colombia, siendo peruano en la margen derecha desde el Apaporis hasta aquel punto en que deja de ser navegable por canoas y balsas"[25]. Otro gran río de esta provincia es el Putumayo, que señala actualmente la frontera con Colombia.

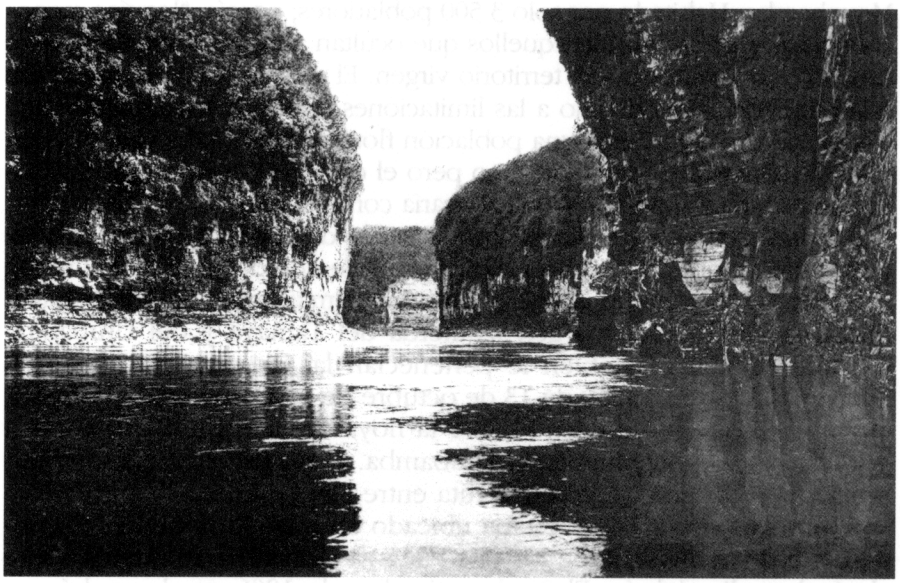
Pebas formaba parte de la provincia de Bajo Amazonas como distrito. Fue creado por decreto del 15 de abril de 1853 y legitimado por Ley del 11 de setiembre de 1868. Era el distrito que tenía menor extensión territorial, con una población dispersa. Contaba con cuatro varaderos. El distrito era rico en gomas y shiringa, y por supuesto en caucho, así como prosperaba la ganadería. San Ignacio de Pebas era la capital a orillas del río Ampiyacu, poco antes de su desembocadura en el Amazonas, y estaba ubicada en una situación excelente, protegida de las crecientes del río[26].

Al sur del río Amazonas, se encuentra otro río muy rico en caucho y jebe, el Yavarí, que según se decía había costado 18 mil almas durante la explotación del caucho. Actualmente es el límite con Brasil.

Los afluentes principales de estos grandes ríos son de dilatadísimo curso, muchos de ellos navegables por embarcaciones grandes, los



La navegación en el río Ucayali – Mahuiso (Iquitos), según una postal de la época. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El Caquetá, río navegable (Iquitos). (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

demás se pueden recorrer en canoas. En ellos se veía gran movimiento por la explotación del caucho y el comercio que esto generaba.

Al sur del río Marañón y comprendiendo tres hoyas completamente distintas, pero tributarias todas del Amazonas, se encuentra la provincia de Ucayali, territorio que perteneció al departamento de San Martín hasta setiembre de 1868. Por la provincia corren dos cadenas de cerros, una medianamente alta entre el Huallaga y el Ucayali, y otra mucho más baja al oriente del Ucayali, donde nacen el Yavarí y el Yurúa. Ucayali era por esas fechas, 1918, la tercera provincia del extenso departamento de Loreto, siendo su capital Contamana.

El hermoso río Ucayali: "Todo navegable por grandes embarcaciones a vapor y aún su brazo, el Urubamba, por donde sigue la provincia hasta el Sepahua, río que conduce al Purús. Muchos de los afluentes del Ucayali, también admiten largas navegaciones, siendo los principales: el Tapiche, Pacaya, Aguaytía, Tamaya y Pachitea. Algunos mas lo son en ciertas épocas y otros sólo en canoas"[27].

El Ucayali, es el río más poblado de todas las provincias de Loreto. Las regiones aledañas a sus tributarios Yurúa y Purús, son las que han producido más caucho y jebe. San Buenaventura de Contamana era en aquella época la capital de la provincia de Ucayali; estaba situada a 134 metros sobre el nivel del mar. El distrito del mismo nombre comprendía una región inmensa que se igualaba a las dos provincias juntas de San Martín y Moyobamba. Habitado por solo 3 500 pobladores, poseía: "los ríos menos conocidos y por lo mismo aquellos que ocultan aún todos sus tesoros de caucho"[28]; en resumen, era territorio virgen. El pueblo no tenía calles, era una hilera de casas, debido a las limitaciones imponen los aguajales que hay detrás de ella[29]. Tenía una población flotante que estaba calculada en 1 200 habitantes. El clima era sano pero el comercio limitado, ya que los pobladores pensaban que el río arrasaría con el lugar.

Masisea constituía el distrito más extenso de la provincia de Ucayali, siendo su extensión mayor a los departamentos de Junín y Huánuco juntos, comprendiendo cuencas importantísimas como la del Pachitea, Alto Ucayali, Tambo, margen izquierda del Tamaya y del Urubamba hasta el Sepahua. También le pertenecían las cuencas próximas del Yurúa y del Purús. La ley de 13 de octubre de 1900 que creó el distrito, otorgó a Masisea el dominio sobre la hoya del Ucayali, entre la boca del Tamaya y el Sepahua en el Urubamba. El río Pachitea era muy traficado, pues se constituyó en la ruta entre Lima e Iquitos[30].

El poblado de Masisea estaba ubicado en una altura que es el contrafuerte de la divisoria de los ríos Tamaya-Ucayali, a 18 metros sobre el nivel medio del río. El 26 de setiembre de 1906, se despachó por primera vez a Lima, vía Puerto Bermúdez, una comunicación inalámbrica, desde una estación de telegrafía construida por la compañía

alemana Telefunken, con participación del ingeniero peruano Augusto E. Tamayo[31]. La gran ventaja estratégica de Masisea era estar en la ruta entre Lima e Iquitos por el Pachitea, en la de Iquitos al Yurúa por los ríos Tamaya y Abujao, y en la de Iquitos al Purús por el Sepahua[32].

El distrito de Callería, en la provincia de Ucayali, se situaba en una región muy favorable para la implantación de industrias lucrativas, como la pesca, agricultura y explotación de maderas. Posee ríos importantes como el Tamaya, Abujao, Callería, Aguaytía y Tahuaya, pasando por sus aguas, aunque en menor cantidad que antes, infinidad de productos, bien de la costa por la ruta del Pachitea, como de Europa por los vapores que sin dificultad cursaban el Ucayali. El distrito contaba con dos prósperas localidades: Pucallpa y Bahuaniso, aunque su población no pasaba de 1 000 habitantes.

El pueblo de Pucallpa se convirtió en la capital del distrito de Callería, según ley del 22 de enero de 1912. Estaba situada en una altura de greda colorada, donde los vapores con seis pies de calado podían en los veranos ordinarios, llegar sin problemas y sin retrasos por esperar la creciente.

> "En la localidad existían roces y chácaras, ganado vacuno y algo de cerdos. Para el cultivo del algodón ¿qué terrenos mejores? Se elabora fariña y aguardiente... es lugar sano y con pocos zancudos. Casi no se conocen las tercianas ni las fiebres... La pesca es abundante. Pucallpa es un lugar donde se puede decir que sólo viven mujeres y muchachos. Rarísimos son los hombres. Los maridos van al caucho y quedan sus mujeres esperando uno y más años"[33].

Al oeste de estas tierras y ríos se identifican a otros tantos: los comprendidos en el departamento de San Martín, en los que se desarrolló una intensa actividad fluvial. Merecen mención los pueblos ubicados en las riberas y afluentes del Huallaga y del Mayo, como Juanjuí, distrito y villa capital de él. El distrito ocupa una y otra margen del río Huallaga, entre los distritos de Saposoa y Pachisa. Tiene terrenos altos en sus quebradas, bien sanas y nada propensas a heladas ni plagas. Las quebradas tienen fácil acceso a las márgenes del Huallaga, donde es posible conseguir coca abundante, así como una buena comunicación entre Tingo María y el río Amazonas. Es un puerto fluvial inmejorablemente situado entre el Huayabamba y Saposoa. "El distrito estaría en mejores condiciones si se comunicara con la provincia de Pataz en La Libertad, cuando la incógnita del curso de la quebrada del Huayabamba y la de sus afluentes esté resuelta y se pueda hacer un buen camino al Huayabamba que es navegable sin peligro por canoas y balsas"[34].

Saposoa es otro de los distritos de la provincia de Huallaga y ciudad capital de la misma. Es el más poblado. Su producción agrícola consiste en cebada, maíz, yucas, fréjol y plátanos. Para trasladar su

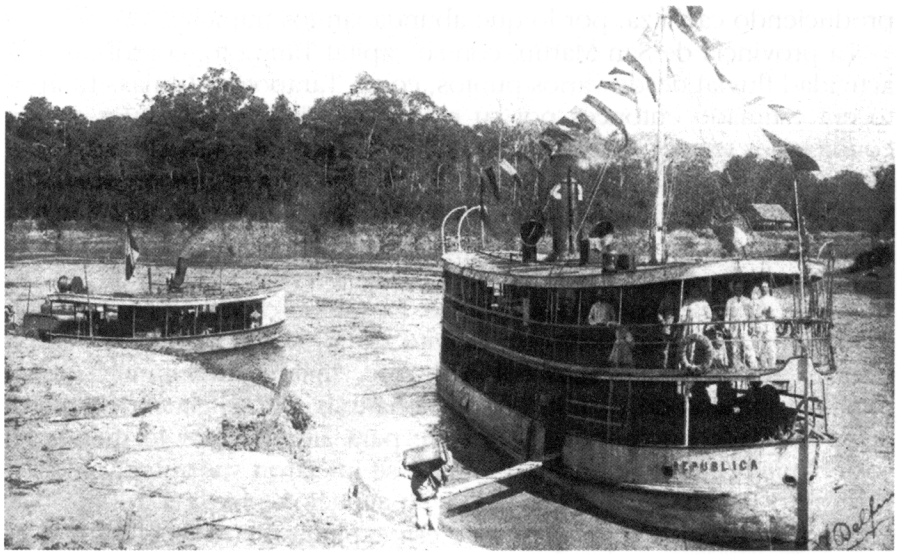
producción a la costa se tiene que tocar necesariamente en Sisa, en la vecina provincia de San Martín. Sus terrenos pertenecen al Estado en casi su totalidad. Los sapinos y sobre todo sus mujeres, tienen fama de ser gente muy resistente y trabajadora, aun cuando muy indolente. Son grandes balseros y canoeros, conociendo muy bien la selva, por lo que se les contrata como guías de las expediciones y trabajos más arriesgados[35].

La ciudad de Saposoa, no está muy poblada y sus condiciones urbanas son muy pobres. "Para llegar a ella hay que vadear 21 veces el río Serrano en solo una legua"[36]. Su temperatura es inmejorable, pero muy cálida. El río Saposoa que pasa cerca de la ciudad es tributario del Huallaga por la margen izquierda.

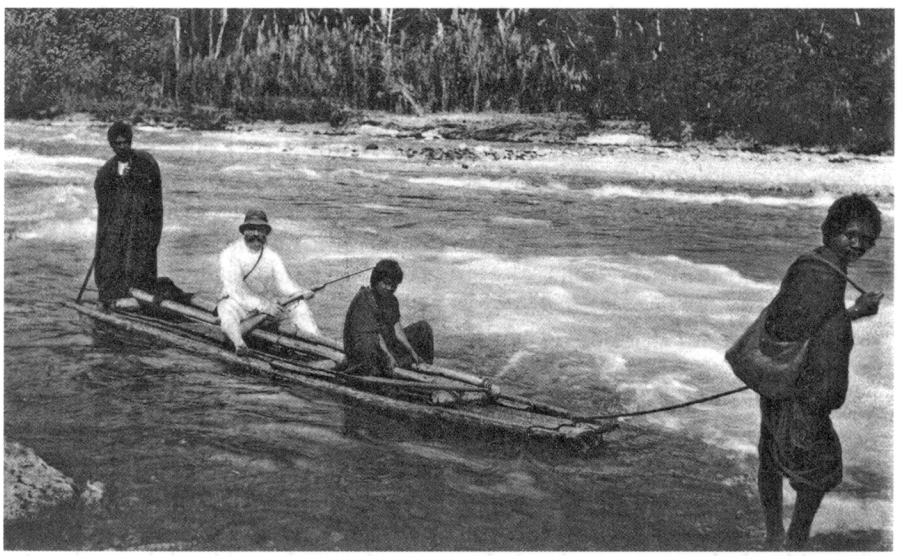
Tocache, capital de distrito de ese nombre, es el segundo en extensión en la provincia y debe al río Huallaga su importancia. El curso de este río por ese distrito se presenta: "... sólo torrentoso y como a esto no le temen los huallaguinos, ni los habitantes de San Martín, se puede decir que el Huallaga da siempre una puerta de salida, no sólo al distrito, sino a todo el departamento"[37]. Tocache se encuentra cerca, aproximadamente una legua de la desembocadura del río de ese nombre en el Huallaga, en una elevación de más de 500 metros. Antiguamente fue la capital del distrito de Tingo María, y su importancia estaba vinculada a la comunicación que mantenía con la provincia de Pataz en La Libertad: "Pataz mandaba hacia el Huallaga a sus cargueros en busca de coca y otros productos de la selva. Aquellos llegaban con dinero y productos de la sierra. Los habitantes de Tocache los acogían con gran satisfacción, gracias a lo cual se ha logrado construir una senda entre Pataz y el Huallaga. Los patacinos también llevaban sal, pescado salado, frutas y varios artículos"[38].

El río Tocache tributa sus aguas al Huallaga por la izquierda. Baja de los cerros de Huanichies, es muy caudaloso, pero no puede ser navegado a causa de sus raudales y curvas forzadas. Recibe infinidad de afluentes importantes.

Uchiza es otro de los poblados de la provincia sureña del Huallaga, en el departamento de San Martín. Capital del distrito de ese nombre, comprendía como jurisdicción territorial, la quebrada de Uchiza y sus tributarias entre la quebrada de Shumapampa y la boca del Huallaga. Está situado en la margen izquierda del río Chontacayo, llamado también Uchiza, poco antes de su caida en el Huallaga. La pequeña población de solo 500 habitantes vivía de la caza, la pesca y de los servicios que prestaba con sus embarcaciones, no gustándoles el trabajo en los shiringales. Al oeste limitaba con el rico distrito de Huacrachuco, que lo proveía de ganado de cerda y lanar, a cambio de sal, pescado de río, frutas, coca y café. Esta zona desarrolló también la industria licorera,



Las lanchas *República* y *Teresita* en el puerto Progreso. (Reproducida de *Variedades*, Año IX, N° 262, Lima, 8 de marzo de 1913).



Navegando en balsa de nativos por el río Perené. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

produciendo cachaza, por lo que abundaban los trapiches[39].

La provincia de San Martín, con su capital Tarapoto, contribuía a la actividad fluvial desde varios puntos, como Tarapoto y Lamas. Tarapoto era estimado entonces por su gran potencial urbano, pues reunía condiciones excepcionales para convertirse en una gran ciudad, tanto por el empuje de sus pobladores, como por su cercanía al Huallaga. Para llegar a este río utilizaban el puerto de Shapaja, y para llegar a Yurimaguas y a la capital de la provincia de Alto Amazonas utilizaban las rutas de Caimarache y Sharurai. Este distrito tenía dominio sobre el río Mayo desde el pueblo de Catache. La ciudad contaba entonces con 4 500 habitantes[40]. Lamas, otro distrito de la provincia de San Martín era un viejo corregimiento colonial, que: "había dado mucha gente para la conquista de la selva donde se ha trabajado el caucho, siempre le ha quedado en cantidad suficiente para atender, por lo menos, el sostenimiento de la agricultura en que se iniciaron sus antepasados"[41]. El distrito gozaba de buen clima, y su situación próxima a Tarapoto, le permitía seguir los progresos de esa capital en cuanto a comunicaciones. El río Mayo, que corre muy cerca, es apenas tenido en cuenta para la navegación, por lo riesgoso de ella en sus aguas, debido a las numerosas cascadas.

La provincia de Moyobamba contaba con dos distritos ligados a la actividad fluvial e importantes para la comunicación en aquella época, como fueron Soritor y Rioja. Soritor era a la vez distrito y villa capital de aquel. Se encontraba situado directamente al oriente del de Rioja, ocupando un terreno muy rugoso cerca al río Mayo. Antes de la explotación del caucho, Soritor, como muchos otros pueblos de Maynas, se dedicaba a la agricultura, ganadería, pesca y caza, haciendo próspera a la región comprendida entre el Marañón y el Huallaga. Con la aparición de la explotación cauchera, sus habitantes migraron hacia el Amazonas, Ucayali y Yavarí, esparciéndose por todo Loreto, dejando casi despoblada la zona. Rioja, otro distrito importante de Moyobamba, tenía por capital a la bella ciudad, conocida desde la colonia como Santo Toribio de la Nueva Rioja, siendo el distrito más extenso de esta provincia. Está al oriente de la empinada cadena de cerros llamada de Iscohuañani, desde la cual se ve el Amazonas y todo un océano de vegetación. El distrito comprende el curso y cuenca del río Iquihua, afluente del Mayo por la derecha, la hoya completa del Tonchimán, es decir, desde su origen en dicha cadena de cerros que separa las aguas del Marañón de las que van al Huallaga, hasta su caída al Mayo[42]. Tiene terreno accidentado, permeable y se halla despoblado, debido a la migración de los varones hacia la zonas de explotación del caucho. La industria principal es el tejido de sombreros de Bombonaje.

2. LA CUENCA DEL MADRE DE DIOS

La cuenca del río Madre de Dios era otra área importante de intenso trajín fluvial, importancia económica y seguridad nacional. Madre de Dios se constituyó como departamento el 26 de diciembre de 1912, por Ley 1782[43]. Dicha ley no solo se limitó a crear el departamento y sus provincias, sino que además prescribió el impulso que debía merecer el istmo de Fitzcarrald y el camino fronterizo que debería partir de Puerto Maldonado hacia el Inambari, el fomento de la navegación en el río Madre de Dios y sus afluentes, y las comunicaciones entre este río y el Ucayali. De este modo, el Estado peruano reconoció la importancia económica y estratégica del departamento de Madre de Dios.

> "Pocos años han transcurrido desde que la sección peruana del Madre de Dios se hizo perfectamente conocida de la industria cauchera y de la geografía. Su inmenso desarrollo, la necesidad de realzarlo más aún, ha permitido verla tan pronto, convertida políticamente en un departamento"[44].

El departamento de Madre de Dios fue constituido con secciones de las provincias de La Convención, Quispicanchis, Carabaya y Sandia, de los departamentos de Cuzco y Puno respectivamente, los mismos que, según el criterio del Gobierno de esa época, no podían por sí solos, procurar el bienestar de esas regiones tan alejadas.

Ocupa esta cuenca una región inmensamente rica en resinas y ríos navegables. Se extiende desde la cordillera Fitzcarrald, al oriente de la cuenca del río Urubamba, hasta la línea de demarcación con Bolivia, y desde la línea de demarcación con el Brasil en el Acre, hasta los puertos de la margen derecha de Madre de Dios. Por consiguiente, el departamento ocupa una vasta extensión territorial, con ríos muy caudalosos y cadenas de cerros que separan todas las diversas cuencas, entre las que se distinguen las del Acre, Tahuamanú, Manuripe, Tacuatimanu, Amigos, Manú, Pilcopata, Chilive, Colorado, Inambari, Tambopata y Heath.

El departamento poseía varias rutas por las cuales se podía exportar sus productos (caucho, café, castaña, caña de azúcar, frutas, etc.). Estas rutas eran de dos clases: fluviales y mixtas; entre las primeras estaban las del Acre por el Brasil, la del Bajo Madre de Dios por Bolivia y el istmo de Fitzcarrald por Loreto, según la conveniencia de los comerciantes e industriales de la zona. Figuraban entre las vías mixtas, la del Pilcopata, la del Inambari, y la del Tambopata, por donde salían las resinas, en canoas primero y luego por tierra hasta el océano Pacífico[45].

Debido a la poca existencia de trabajos referidos a esta zona, no se podría precisar exactamente la población de la región de Madre de Dios, pero de acuerdo a testimonios de la época, se calculaba que llegaba a 12 000, perteneciendo casi la mitad de ellos a las tribus que

habitaban esta cuenca. Asimismo, existía una importante colonia japonesa, de aproximadamente 800 miembros, que se había establecido en el río Madre de Dios y afluentes, dedicándose principalmente a la agricultura y a la explotación del caucho; la colonia española la seguía en importancia, contando con unos 200 miembros[46].

Las principales tribus que se encontraban diseminadas en esta zona, eran los Mashcos, Iñaparis, Huarayos, Mashcos-piros, Sireneire, Huachipaires, Sitafures, Mashiguengas y Amahuavas, aunque no todos habían sido incorporados a nuestra civilización: "Son pocos los patrones que tienen en servicio algunos indios en la región. Los más dóciles parecen ser los Huarayos, pero son los más indolentes. Los Iñaparis forman una raza agraciada y viril, pero las antiguas correrías los han hecho apartarse cada vez más del blanco. Los Machigangas del Manú y Alto Madre de Dios son inmejorables para el trabajo; esta tribu viene a ser una ramificación de la Campa, pues posee un dialecto análogo. Los Mashcos de la región de los ríos Colorado y Silhive son indómitos y atrabiliarios, viviendo en continuas guerras con pequeñas tribus vecinas. No hay indios antropófagos en esta región como se ha creído"[47].

En 1913, el ministro de Fomento, coronel Pedro Portillo –infatigable funcionario a favor del oriente peruano–, fue comisionado por el presidente Billinghurst para viajar al departamento de Madre de Dios, a fin de establecer los servicios que la ley de creación dispuso, como son las aduanillas de Puerto Heath, Libertad, Tahuamanú e Iñapari, y los de correo, policía, sanidad y capitanías de puerto[48].

Las provincias comprendidas dentro del nuevo departamento fueron Manú, Tahuamanú y Tambopata. La provincia de Manú, estaba integrada por el distrito de Madre de Dios, Fitzcarrald y Manú.

El distrito de Madre de Dios fue creado por Ley del 10 de diciembre de 1912, no teniendo capital establecida sino donde fijaba su residencia el gobernador. Comprendía una vasta extensión inexplorada, situada debajo de la boca del río Manú y en las cabeceras de aquel, es decir desde la misma boca del Manú al pongo de Coñec. Hay ríos en la banda derecha del río Madre de Dios, como el Chilive, Abulija y el Colorado, que están completamente alejados de la civilización. No lo era menos el mismo río Madre de Dios, entre el río de Los Amigos y el Manú, por lo tanto se reflexionaba: "esta región está pues por conquistarse a la civilización, habiendo marcadas esperanzas de que esto se realice, ya que los ríos mencionados llevan todo con gran facilidad, a cumbres que no distan mucho del ferrocarril que une Cuzco con Puno"[49].

A Manú se le reconocía tanto como distrito o como puerto fluvial. Se asentaba en toda la cuenca de este río, desde su boca hasta la del río Cahspajali y la cuenca del río de Los Amigos en su margen derecha.

Tanto el Manú como el río de Los Amigos y los afluentes derechos de aquel soportaban:

> "...larguísimos recorridos de muchos días en canoas, las que comenzaron a hacerse desde el año de 1893, en que Fitzcarrald descubrió el Manú, pasando por el varadero de Camisea, y estableció en grande escala el trabajo del caucho por toda la cuenca del Manú. Desde esos años hasta la fecha, la región del Manú no ha dejado de ser recorrida, sobre todo en su primer periodo de explotación, y en el actual que es, se puede decir de un más seguro porvenir, por cuanto ya hay carrera establecida de pasajeros y carga, de la boca del Manú al Cuzco, lo que permite exportar el caucho, y la introducción por esa ruta de artículos de la sierra y extranjeros, con mayores ventajas que por a ruta del istmo de Fitzcarrald y la de Tambopata. Del Manú al Amigos hay varios varaderos, y aún de éste al río de Las Piedras, lo que permite ejercer mejor la justicia y la administración"[50].

El puerto de Manú es la capital de ese distrito ubicado cerca de la desembocadura del río Manú en el Madre de Dios, su situación es envidiable en relación con el río Alto Madre de Dios y el varadero de Fitzcarrald. El puerto recibía productos del Cuzco por aquel y de Iquitos por el varadero; contaba con 400 habitantes no estables, pues la mayoría trabajaba en la extracción del caucho y llegaban a este puerto solo en los meses de lluvia.

Fitzcarrald es el tercer distrito de la provincia de Manú. Es el más occidental, no solo de ella, sino de todo el departamento de Madre de Dios al cual pertenece. Comprende todo el territorio de los varaderos que comunican la cuenca del río Urubamba con la del Manú, porque al oeste del *divortium-aquarium* es territorio que pertenece a la provincia de La Convención en el Cuzco. Son pues de este distrito, todas las aguas que van al río Alto Tacuatimanú o río de Las Piedras. El distrito está favorecido con el tráfico proveniente de Loreto y del Bajo Madre de Dios, pasando por esta jurisdicción bastante caucho con destino a Iquitos.

La provincia de Tambopata comprende los distritos del mismo nombre, Inambari y Las Piedras, siendo su capital Puerto Maldonado. Tambopata es el distrito "que más ha podido asimilar y más pronto, el progreso que se trató de introducir en la cuenca del Madre de Dios, cuando se fue a ella en pos del ideal patriótico de asegurar en él, la soberanía nacional"[51]. Era y es actualmente, la zona más importante bajo el punto de vista administrativo y comercial, habiéndose establecido en ella casas de comercio e industriales. El distrito se extendía en la cuenca del Madre de Dios, desde la boca del río de Las Piedras hasta la del Heath, lo que le permitía comprender al río Tambopata o Bahuaja, desde su boca hasta el río Tabarra. Puerto Maldonado como su capital departamental, provincial y distrital, es la población más destacada por los comercios establecidos y la agricultura desarrollada en su jurisdicción.

La provincia de Tahuamanú, comprende los distritos de Tahuamanú e Iñapari y cuenta con territorios de montaña, limítrofes con Brasil y Bolivia. Se halla en los confines septentrionales del departamento, teniendo al sur la provincia de Tambopata. Se encontraba en plena zona cauchera del Purús. La situación de la provincia es característica, no se ve cerros, es toda montuosa y predominan los terrenos inundables, más que las pequeñas colinas divisorias de las aguas, tales como las que separan al Acre del Tahuamanú, y a este río del Manuripe. Abundan las lagunas así como infinidad de arroyos, por los que circulaban canoas con trabajadores del caucho y la shiringa. Este se exportaba bien tanto por el Brasil como por Bolivia, pero se procuraba llevarla por la ruta del Tambopata. Otro gran río favorece también a esta provincia, es el de Las Piedras

El distrito de Tahuamanú, rico en caucho, es el de mayor tamaño y primero en navegabilidad de sus ríos. Dos ríos principales lo recorren, el Tahuamanú y el Manuripe. El distrito de Iñapari es el más septentrional de la provincia, comprende "únicamente las aguas que van al Acre, aguas que son perennes como para permitir que se naveguen en canoas y pueda explotarse la riqueza de sus márgenes, no ha mucho pobladas por centenares de gente cauchera peruana, que hacía sus exportaciones por la ruta del Purús"[52]. Iñapari es el pueblo capital del distrito, llamado también Nuevo Tacna, situado a orillas del Acre cerca de su confluencia con el Yaverija.

En esta época, el comercio regional se independizó del de Loreto. "La plaza del Acre, por ejemplo, busca sus facilidades en el Brasil, la del Tahuamanú en Bolivia, y el Manuripe y Madre de Dios se habilitan principalmente de la costa"[53]. Las casas comerciales más importantes de la región eran las de Máximo Rodríguez, Souza y Vargas, Bernardino Perdiz, Inca Rubber Co., Carpio Marquese y Co., Sociedad Mercantil del Madre de Dios, Braillard y Co., Bruno Paulsen, Ernesto L. Rivero, Carlos G. Morey, Américo Casara, Rubén Collantes, etc.

En 1896, Fitzcarrald llevó a Madre de Dios la lancha *Contamana*, inaugurando la navegación peruana a vapor en esa cuenca. Sin embargo, la muerte de Fitzcarrald al año siguiente, ahogado en el río Urubamba, detuvo este avance. Después de esa fecha, el paso de una embarcación a vapor no volvió a repetirse, hasta que diez años después la compañía Inca Rubber puso a flote el vapor *Inca*.

Ya para entonces un rico cauchero boliviano, Nicolás Suárez, había introducido varias lanchas a vapor con bandera boliviana, por la ruta del río Madera. Bolivia se preocupó de enviar sus avisos fluviales de guerra como exploradores y estableció puestos militares y fortines en esos ríos. En este ambiente empezó a desarrollarse la marina mercante en la cuenca del río Madre de Dios.

"La marina mercante del Madre de Dios, está formada por siete embarcaciones a vapor de mediano porte, tres lanchas de alcohol y muchos botes motores, representando en todo un capital de un millón y medio de soles, y un desplazamiento aproximado de 320 toneladas. Nadie ignora las excepcionales condiciones en que se va desarrollando en el Madre de Dios, la marina mercante, pues se requiere que las embarcaciones que se importen, vengan completamente desmontadas, y están sujetas a las mismas y mayores dificultades con que tropieza la internación de toda clase de mercaderías"[54].

El siguiente cuadro da detalles de las embarcaciones mayores que surcaban esta cuenca hacia 1912[55]. (ver cuadro en la pag. 554).

En noviembre de 1912, la Prefectura del Departamento compró la lancha *Shipiva,* de propiedad de Máximo Rodríguez, bautizándola con el nombre de *Maldonado*, y la puso a disposición de la Delegación Especial del Supremo Gobierno en los ríos Madre de Dios y Acre[56]. En los documentos de entrega de la lancha, figura el rol de la dotación, sus haberes y el presupuesto de gastos, que ascendía a Lp. 243,2,40, de acuerdo al siguiente detalle[57]. (ver cuadros en la pag. 555).

B. EXPLORACIONES, ESTUDIOS HIDROGRÁFICOS Y PROYECTOS PARA LA AMAZONÍA

En el periodo de estudio 1906-1919, nuestra Amazonía continuó concitando interés entre los científicos, llevándose a cabo exploraciones y expediciones, diseño y ejecución de proyectos, generalmente de infraestructura, por parte del gobierno, sobre todo aquellos proyectos que podían establecer comunicación con la costa.

Cabe resaltar que, casi al finalizar sus actividades institucionales, la Junta de Vías Fluviales publicó en 1907 las últimas exploraciones referidas a la cuenca del río Madre de Dios, como continuación de la publicada en 1905 con el título de *Nuevas exploraciones en la hoya de Madre de Dios.* En la publicación de 1907 se incluyeron los informes de las comisiones que recorrieron el istmo de Fitzcarrald, los ríos Ucayali, Madre de Dios, Paucartambo, Urubamba y el Alto Madre de Dios por la vía de Puerto Maldonado[58]. En consecuencia, el presidente López de Romaña, en su Mensaje de 1903, dijo que con estas publicaciones, la Junta daba por terminados sus trabajos, que por ellos el Bajo Inambari, el Tambopata, el Madre de Dios, y otros ríos habían quedado científicamente estudiados, "con acarreo de elementos para dar luego atinada dirección a los trabajos que asegurasen el rápido y más económico contacto de esa rica zona con el litoral del Pacífico, para abrirla al comercio y a la civilización"[59].

Nombre	Tipo	Propietario	Lugar y fecha de construcción	Características
Inca	vapor	Inca Rubber Co.	Inglaterra 1903	Casco acero galvanizado 50 toneladas de registro 500 pies de eslora 24 pies de manga 3 pies de puntal Rueda a popa como propulsión
Madre de Dios	lancha	Souza y Vargas	Hamburgo 1906	Casco de acero 17 toneladas de registro 54 pies de eslora 12 pies de manga 6 pies de puntal Dos hélices
Shipiva	lancha	Máximo Rodríguez	Inglaterra	17 toneladas de desplazamiento 45 pies de eslora 14 pies de manga 4,5 pies de puntal Caldera tubular
Inambari	lancha	Testamentería de B. Rodríguez	París 1906	Casco de fierro desmontable 15 toneladas de desplazamiento 55,5 pies de eslora 12 pies de manga 3 pies de puntal Dos ruedas de propulsión
Carmen	lancha	Bernardino Perdiz	Inglaterra 1906	Casco de acero 17 toneladas de desplazamiento 60 pies de eslora 9 pies de manga 4 pies de puntal Dos hélices
Margarita	bote automóvil	Teobaldo González	Inglaterra	4 toneladas de desplazamiento 12 metros de eslora 2,5 metros de manga 0,65 metros de puntal Motor a kerosene
Martha	bote automóvil	Bruno Paulsen	Inglaterra	4 toneladas de desplazamiento 12 metros de eslora 25 metros de manga 0,65 metros de puntal Motor a kerosene

Rol de la dotación con que navega la lancha *Maldonado*, de 12 tm. y 60 caballos de fuerza, al mando de su comandante señor José H. Melena (12.12.1912)

Clase	Nombre	Nacionalidad	Sueldo
Comandante	José H. Melena	Peruana	Lp. 30,000
Práctico	Felipe Shipivo	Peruana	Lp. 10,000
1er.maquinista	Temístocles Palestin	Peruana	Lp. 30,000
Practicante	Braulio Benavente	Peruana	Lp. 8,500
Practicante	Jesús Pacheco	Peruana	Lp. 8,000
3 Marineros			Lp. 4,500 c/u
Cocinero	Ambrosio Vargas	Peruana	Lp. 6,000
Sirviente	Augusto D. Astete	Peruana	Lp. 3,000
TOTAL			Lp. 109,000

Presupuesto de gastos para combustible, alumbrado, pintura y conservación de la lancha *Maldonado*, mensualmente

Kerosene, 2 botellas al día	Lp. 6,000
Leña 20 000 rajas (70 por hora)	Lp. 80,000
Huaype para máquinas	Lp. 1,000
Aceite lubricante	Lp. 1,000
Pintura	Lp. 1,000
Linaza	Lp. 1,000
Alquitrán	Lp. 1,000
TOTAL	Lp. 91,000

Tipo de rancho para un soldado en Puerto Maldonado, el mismo que se usará para la tripulación de la lancha

Artículos	Cantidad diaria	N° de raciones	Precio	Gasto diario	Gasto mensual
Chalona	230 gr.	10	Lp. 0,080	Lp. 0,400	Lp. 12,000
Arroz	200 gr.	10	Lp. 0,080	Lp. 0,348	Lp. 10,440
Fréjol	100 gr.	10	Lp. 0,080	Lp. 0,173	Lp. 5,190
Harina	100 gr.	10	Lp. 0,090	Lp. 0,195	Lp. 5,850
Manteca	300 gr.	10	Lp. 0,130	Lp. 0,082	Lp. 2,460
Sal	20 gr.	10	Lp. 0,100	Lp. 0,046	Lp. 1,380
Té	2 gr.	10	Lp. 0,700	Lp. 0,034	Lp. 1,020
Azúcar	46 gr.	10	Lp. 0,080	Lp. 0, 080	Lp. 2,400
Jabón	5 panes al mes	10	Lp. 0,050	-------	Lp. 2,500
TOTAL				Lp. 1,358	Lp. 43,240

Otro aspecto vinculado con estudios relacionados con la Amazonía y sus ríos, fue la polémica que se suscitó en 1915 en la Sociedad Geográfica de Lima, al publicarse en su *Boletín*, el artículo *El gran ferrocarril del norte*, del ingeniero Enrique Coronel Zegarra[60], conferencia que el autor había dictado en esa Sociedad en 1905, como réplica a otra ofrecida por Manuel Antonio Mesones Muro[61]. En este artículo, Coronel Zegarra señalaba que las apreciaciones de Mesones

Muro sobre el más importante estudio científico de ferrocarriles verificado en el Perú, eran erróneas, y que maltrataba a profesionales eminentes, tanto nacionales como extranjeros. Estas apreciaciones se publicaron en el *Boletín* en tres artículos. Los dos primeros y una parte del tercero, según Coronel Zegarra:

> "... tienen el acostumbrado estilo y galanura de todas sus producciones, que enriquecen nuestra literatura descriptiva y de tradiciones de la región del Alto Marañón, manteniendo fija la atención del lector, despertando y conservando su interés con escenas de la selva salvaje y sus indomables habitantes, presentándonos vívidos cuadros de las peripecias de la vida. En la otra parte de su tercer artículo no conserva el tono usual, su cachet, se dedica a una especie de crítica y análisis de la polémica que sustentamos con don Juan Durand sobre el ferrocarril al Marañón y la ruta más corta a Iquitos. Y en su empeño y entusiasmo por mantener la excelencia de la ruta por Lambayeque (muy justificada para el desarrollo de su terruño), se desliza a criticar duramente los estudios científicos del ferrocarril de Paita al Marañón"[62].

Coronel Zegarra quiso presentar, a juicio de Basadre, un cuadro optimista acerca de los enormes beneficios que sobrevendrían al extender el ferrocarril que uniría Paita con la hoya del Amazonas, no precisamente en busca del camino más corto para llegar a Iquitos, sino para desviar la gran corriente de comercio del oriente hacia el Pacífico[63].

Otro aporte a los estudios fluviales en este periodo, corresponde a don Rosendo Melo, el cual en su artículo *Notas hidrográficas*, que forma parte de la *Historia de la Marina del Perú*, revisa la vieja tesis del origen del río Amazonas a partir del Marañón. Al respecto, sostenía el autor:

> "A medida que las exploraciones recogen mayor número de datos definitivos, crece la sospecha de que se ha incurrido en error al indicar al Marañón como origen del Amazonas. El error es explicable por estar explorado en la mayor parte el Marañón, cuando aguas arriba el Ucayali era todavía un problema en exposición"[64].

Entre los viajes y exploraciones a los ríos de la Amazonía, se cuentan los que efectuó la comisión presidida por Pedro A. Buenaño, al Alto Yurúa y Alto Purús, entre 1905 y 1906. Asimismo, destaca el viaje de Gustavo Forselius a los ríos Huallaga y Pachitea. En 1907 se publicó el estudio del río Putumayo por el ingeniero Eugenio Robuchón. Igualmente, destaca el recorrido entre Lima e Iquitos por la vía de Moyobamba, llevada a cabo por el explorador G. Zaham. En 1908, en la Sociedad Geográfica de Lima se hizo un relato de la expedición a las montañas de Monzón de Victorio Repetto, Evaristo Noria y Juan Durand. Finalmente, cabe mencionar, el viaje de explo-

ración al Marañón de Enrique Coronel Zegarra en 1908[65].

El interés de los gobiernos por estas regiones se manifestó en la Ley N° 1220, promulgada el 31 de diciembre de 1909, que regulaba la adquisición, venta, condiciones y límites, del denuncio y adjudicación gratuita de las tierras de montaña, habida cuenta que estas eran del Estado, pero que no estaba permitida su adquisición. Asimismo, reguló el denuncio, y adjudicación gratuita con obligación de cultivos de una parte, la concesión para obras públicas y colonización, o en compensación de la construcción de vías férreas y caminos[66].

Otro proyecto de importancia, con el propósito de unir otro punto del Pacífico con la Amazonía, fue el ferrocarril al Ucayali. En 1906 se planteó un empréstito de tres millones de libras para llevar a cabo la obra. El Ministro de Hacienda, Augusto B. Leguía, sobre la base del informe del ingeniero César Cipriani, sostuvo que la ruta debía ser de La Oroya-Tarma-San Ramón, confluencia del Auchiqui con el Perené, y de allí por las pampas del Pajonal hasta llegar a un punto navegable en cualquier época del año en el Ucayali, que estaría en la confluencia con el Azuaya. El Congreso, después de intenso debate, aprobó la ejecución de los estudios para construir el ferrocarril. Estos quedaron resueltos al señalarse que debía construirse por el Perené, quedando el Cuerpo de Ingenieros Civiles encargado de llevar a cabo los estudios en abril de 1906. El trayecto fue dividido en dos para efectuar los estudios. Uno desde el kilómetro 25,3 del ferrocarril La Oroya-Cerro de Pasco hasta Puerto Wertherman; y la segunda de Puerto Wertherman a Iparia en el Alto Ucayali. En total, 528 kilómetros.

El 12 de abril de 1907 se aprobó el contrato celebrado con Alfredo W. Mac Clune, para la construcción de dos ferrocarriles. Uno de ellos debía partir de la ya referida vía La Oroya-Cerro de Pasco, hasta un punto en el Ucayali navegable en toda época del año por embarcaciones de por lo menos cinco pies de calado; y otro que partiendo del mismo punto de la misma vía, saliera a la costa en un punto entre Ancón y Végueta. Tras críticas en el Congreso y a pesar de que nuevas negociaciones allanaron su ejecución, el proyecto no pudo iniciarse. En efecto, el presidente José Pardo informó lo siguiente:

> "El concesionario del ferrocarril al Ucayali se vio detenido para llevar adelante su negociación, por la violenta crisis financiera que desde los últimos meses del año pasado, se desarrolló en los mercados europeos y americanos; pero al fin ha encontrado en Londres el apoyo para realizar la empresa. Los banqueros solicitan modificaciones de algunas cláusulas del contrato, las mismas que estudiadas debidamente por el Poder Ejecutivo, nos serán sometidas en su oportunidad"[67].

Cuatro años después, cuando era presidente Augusto B. Leguía, en su Mensaje presidencial, se mostró ferviente partidario del fe-

rrocarril al oriente, señalando su importancia ante el Congreso, e insistiendo en que sería: "... puente colosal que, aprovechando la red de sus grandes ríos, iba a tender la nación entre el Pacífico y el Atlántico"[68].

Pese al interés gubernamental, Mac Clune no llegó a iniciar la obra. Cedió sus derechos a la Amazon Pacific Railway y esta celebró, el 25 de julio de 1912, un contrato con la Ucayali Construction Co. para la construcción del proyecto. En su mensaje final a la Nación, del 24 de setiembre de 1912, Leguía anunció que los trabajos se habían iniciado el día anterior. El Presidente Billinghurst no mantuvo el interés por dicho proyecto, considerándolo inconveniente, oneroso y de escasos resultados. Leguía, al volver al gobierno en 1919, no revivió esta obra[69].

Otro proyecto para unir la cuenca de Madre de Dios con el Cuzco, se presentó también en el primer gobierno de Leguía. Los estudios sobre el ferrocarril al Madre de Dios determinaron que la línea debía partir del kilómetro 67 inmediato a Tirapata en la vía férrea entre Juliaca y el Cuzco, para concluir en el punto llamado Chiforongo sobre el río Inambari, con una extensión aproximada de 357 kilómetros. De este modo quedarían unidos Mollendo y Madre de Dios por una línea de 900 kilómetros[70].

C. LA ACTIVIDAD LACUSTRE. EL PUERTO MAYOR DE PUNO

La benemérita y heroica ciudad de San Carlos, era triple ciudad capital: de distrito, provincia y departamento del mismo nombre. Está situada en las faldas de cerro Laicacota, en el fondo de la sección cerrada del lago Titicaca, llamada también lago de Puno, y está limitada por la penínsulas de Yanaoca y Capachica. Era considerada entonces –1918– como una ciudad limpia y hermosa[71].

La bahía de Puno, al abrigo del hemiciclo de los cerros puneños y espesos totorales, ofrecía pintoresco marco para el deporte del remo, la caza, la pesca y el yachting. La bahía tiene a la isla Esteves, de histórica recordación, donde germinó la independencia de Puno y sirvió de presidio durante la colonia y parte de la república. Los barrios del NO y SE la dividen étnicamente: "... Están separados los quechuas y aimaras que la forman. Las calles están casi cortadas en ángulos rectos y empedrados. Tiene dos plazas, una de ellas muy pintoresca y alegre, una hermosa catedral toda de piedra y con joyas valiosas; un colegio notable, una Corte, un Palacio Episcopal, y un hospital"[72].

Hacia Bolivia había un tráfico regular de vapores. Puno tenía un hermoso muelle de piedra y un canal dragado desde allí a la boca de

bahía. El lago, en la provincia de Puno presenta dos penínsulas importantes que miran a la ciudad de Puno, en cuyos recodos forman las extensas bahías de Capachica y Chucuito, con vastos totorales donde se esconde abundante caza y pesca. Cercanas a las penínsulas están las islas de Amantani, Taquile, Esteves y Romero. Desde Puno hacia afuera del Golfo se ha dragado un canal para la navegación de los vapores que hacen la travesía al puerto boliviano de Huaqui[73].

La navegación en el lago Titicaca se hacía por medio de vapores peruanos, mediante la carrera de Puno a Huaqui, teniendo otros puertos, entre los cuales se realizaba un activo comercio fluvial. El tráfico comercial y de pasajeros en el Titicaca, entre los puertos bolivianos y peruanos, se hacía en diversos vaporcitos y lanchas. El lago era entonces la más importante vía de comunicación en el departamento, pues mediante él, en servicio nocturno y diurno, se pone en comunicación con Bolivia[74].

Los vaporcitos gemelos *Yavarí* y *Yapurá,* venían navegando en el lago desde 1871 y 1873, respectivamente, y cuya construcción, transporte y actividades han sido relatadas por el historiador Fernando Romero, en el Tomo VIII, volumen 3 de la *Historia Marítima del Perú*. En esa época, pese a que eran gemelos, las obras complementarias que se hicieron en el *Yapurá* para comodidad de los pasajeros, establecieron diferencias entre ambos[75]. Bajo el imperio del contrato Grace, los citados vaporcitos fueron explotados por la Peruvian Corporation, que constituía una fuerte empresa británica a la que el Perú ya había concedido la explotación de algunos ferrocarriles del sur y el servicio del tráfico del lago[76].

Al incrementarse la demanda de navegación lacustre, se construyeron otros vapores, de propiedad de la Peruvian Corporation, el *Coya* y el *Inca*, que prestaron importantes servicios al comercio boliviano, transportando a esa nación los productos importados por los puertos de Ilo y Mollendo[77]. El *Coya* se construyó en los astilleros de Dumbarton, con 52 metros de eslora y 8 de manga y capacidad de 250 toneladas. En cuanto al *Inca*, que tenía capacidad de 500 a 600 toneladas, era un vapor de rápido andar, de muy buenas condiciones para el pasaje y transporte de mercaderías, ofreciendo servicio directo de Puno a Guaqui, en tanto que el *Yavarí* y el *Coya* realizaban comercio de cabotaje en los puertos y caletas del lago Titicaca[78].

Navegaba también una lanchita de nombre *Emilia*, de propiedad de la Empresa Minera Christian Boston. Había surcado el río Nilo con el nombre de *Beachwel* y naufragó frente a Copacabana. Otro hecho digno de recuerdo fue la excursión efectuada a bordo del vapor *Edmundo*, por los señores Juan Agnus y Enrique Gamero, quienes remontaron el río Desaguadero hasta la hacienda Aguamayo. Esta

excursión permitió que el transporte fluvial se extendiera hasta Concordia, en las cercanías de Oruro, construyéndose lanchas especiales de quilla plana para el comercio y navegación por el Desaguadero[79].

Al sur de Puno, en la provincia de Chucuito, se halla el distrito y pueblo de Desaguadero. La localidad está a 3 919 m.s.n.m. y en la margen derecha del río del mismo nombre, único que descarga las aguas del Titicaca. El aspecto del pueblo era muy atrayente y animado, sobre todo en los días de arribo de vapor o lancha. Había algo de comercio, sobre todo sustentado por europeos[80].

Juli, era la capital de la provincia de Chucuito, situada en una hermosa ensenada, muy amplia y de buen fondo, donde recalaban los vapores que hacían la carrera entre Puno y Guaqui[81].

El lago y los ríos de la hoya eran también navegados por los indígenas, a través de gráciles balsas denominadas caballitos de totora. Estas balsas son fabricadas con totoras arrancadas de raíz, juntándose una buena cantidad en haces o gavillas y poniéndolas a secar al sol. Cuando han perdido mucho de humedad se empieza a construir la balsa. Su largo alcanza más o menos los cuatro metros, y el ancho es de 50 a 70 centímetros al centro, y va disminuyendo hasta terminar, por delante, en lo que se llama nariz o "zenkea" de la balsa, de forma aguda y elevada como la de las góndolas. La parte posterior es ancha como la quilla de un galeón. Su espesor es no mayor de 60 centímetros en su mayor ancho. No tiene propiamente quilla, la línea de flotación es apenas de un decímetro y jamás se hunden. Cuenta con dos remos o "lloquena", colocados en la popa. Además, al centro tiene colocada una vela, que es una cortina estilo persiana de totora seca, unida por hilo de lana. Esta vela tiene un gancho en la parte superior, de la cual se cuelga la soga de lana que sirva para izar el velamen. Estas balsas tenían un valor aproximado de ocho a diez soles y una duración de un año[82].

Las balsas utilizadas para la pesca eran más pequeñas. El largo era de 1,50 m. y el ancho de las mismas era apenas para que el tripulante pudiera poner ambos pies. Este iba de pie, manteniendo equilibrio, pues a la menor inclinación podía caer al agua. Sin embargo, raras veces ocurren accidentes. Las balsas de los ríos son idénticas, con la diferencia de que su construcción es más tosca, ancha y pesada, ya que las puntas no están graciosamente retorcidas como las del lago.

Romero reconstruye un pasaje alrededor de los balseros del Titicaca:

> "Las balsas son los principales vehículos del comercio indígena y en la ciudad de Puno puede admirarse, todos los sábados por la tarde una nube de ellas, con las velas encendidas al sol de la tarde, aproximándose por centenares al muelle de Puno, donde atracan. En las tardes del

> domingo, el muelle de Puno es un enjambre de indios marineros, que están en preparativos de retorno; las balsas cargadas de provisiones, aparejadas en los gráciles "Ikalinos" o sea cortinas de quesana, como las mismas velas, que extienden sobre un arco de madera, para que resguarden a los pasajeros del viento helado de la noche. Llega la noche, con ella el viento favorable. En plena noche negra y hosca, las balsas retornan a las islas y playas del lago. Los indios, como seres mitológicos ven la noche oscura, olfatean la atmósfera, olfatean en la tempestad y como nuevos argonautas, se pierden en las sombras"[83].

Merece comentario aparte, la actividad que desplegaban los indios cargadores, conocidos como "portadores lacustres", denominándose así a los nativos que hacen uso de las balsas de totora para el transporte de carga y pasajeros. Una balsa podía contener cinco a seis cargas de papa de dos arrobas cada una. El cargamento se pagaba a diez ó veinte centavos cada carga, desde las islas o penínsulas próximas a Puno. El precio era igual por pasajero, pudiendo transportar hasta diez sentados en cuclillas, a dos centímetros al borde del agua. Si bien la introducción de lanchas automóviles era cada vez mayor, era también más elevado el precio del pasaje, por lo que la población indígena prefería el transporte tradicional.

La pesca era otra actividad económica importante en el lago, pero circunscrita a los métodos rudimentarios de los indígenas. La abundancia de los peces en el lago y los ríos aledaños proveían de suficiente alimentación a la zona. Según Romero, los peces ofrecidos al comercio eran los siguientes: el humanto, considerado como uno de los más finos por la suavidad de su carne; el carachi, escamoso y ordinario, de poca carne, pero con un sistema óseo riquísimo en fosfatos, muy recomendado para enfermos nerviosos y para fortificar los huesos por su riqueza en calcio; el suche, de carne suave y piel dura, que a veces los indios curtían para objetos finos. El producto de la pesca era llevado a las poblaciones vecinas, con buenos márgenes de ganancia para los intermediarios.

La pesca se hacía a través de los siguientes sistemas: al remo, colocando en la punta de una pértiga una aguja larga; la vista penetrante de los pescadores les permitía ver al pez a dos o tres metros de profundidad y lanzar velozmente la pértiga o "lloquena" para atravesar al animal. El otro sistema era utilizando redes rudimentarias, después de haber colocado las "ckenchas" o largas cortinas de totora, lanzadas con piedras a manera de anclas, cercando una gran extensión de la bahía. Los pescadores, por medio de hachones de luz ahuyentaban a los pescados hacia estas cortinas para atraparlos[84].

NOTAS AL CAPÍTULO XII

1. *Diccionario Geográfico y Almanaque de La Crónica para 1918...*, p. 272.
2. *Ibídem.*
3. *Ibídem.*
4. *Ibídem...*, p. 273.
5. *Ibídem...*, p. 238.
6. *Ibídem.*
7. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República del Perú.* Lima, 1968, Editorial Universitaria, T. XII, p. 206.
8. *Diccionario Geográfico...*, p. 71.
9. FAURA GAIG, Guillermo..., *Los ríos de la Amazonía peruana.* Lima, 1964, p. 158.
10. *Diccionario Geográfico...*, p. 71.
11. FAURA GAIG..., *Ob. cit.*, p. 261.
12. *Diccionario Geográfico...*, p. 71.
13. *Ibídem...*, p. 482.
14. *Ibídem...*,. pp. 44-45.
15. FAURA GAIG..., p. 161.
16. *Diccionario Geográfico...*, p. 82.
17. FAURA GAIG..., p. 259.
18. *Diccionario Geográfico...*, p. 255.
19. *Ibídem...*, p. 312.
20. *Ibídem...*, p. 313.
21. FAURA GAIG..., p. 138.
22. *Diccionario Geográfico...*, p. 313.
23. *Ibídem...*, p. 51.
24. *Ibídem...*, p. 71.
25. *Ibídem...*, pp. 71-72.
26. *Ibídem...*, p. 359.
27. *Ibídem...*, p. 453.
28. *Ibídem...*, p. 123.
29. FAURA GAIG..., p. 296.
30. *Diccionario Geográfico...*, p. 296.
31. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 206.
32. *Diccionario Geográfico...*, p. 296.
33. *Ibídem...*, p. 374.
34. *Ibídem...*, p. 248.
35. *Ibídem...*, pp. 408-409.
36. *Ibídem...*, p. 409.
37. *Ibídem...*, p. 445.

38. *Ibídem.*
39. *Ibídem...,* p. 454.
40. *Ibídem...,* p. 436.
41. *Ibídem...,* p. 257.
42. *Ibídem...,* p. 395.
43. BASADRE..., *Ob. cit.,* T. XII, p. 254. El proyecto de ley fue enviado por el Poder Ejecutivo el 5 de diciembre de ese año, tramitándose rápidamente, posiblemente por la importancia que le concedieron el Gobierno y el Congreso. El presidente Billinghurst creyó que la región del sudeste del Perú no podía seguir sujeta a su propia suerte, con los peligros inherentes a una vasta frontera abandonada. Igualmente señala, que no solo existía la amenaza de invasiones de los vecinos, sino el contrabando y otros delitos.
44. *Diccionario Geográfico...*, p. 283.
45. *Ibídem...,* p. 284.
46. DELBOY Y DORADO, Emilio..., *Conferencia dada en la Sociedad Geográfica, sobre las regiones del Madre de Dios y Acre.* Lima 1913. Litografía y Tipografía Carlos Fabbri, p. 9.
47. DELBOY..., *Ob. cit.*, pp. 9-10.
48. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 254-255.
49. *Diccionario Geográfico...*, p. 284.
50. *Ibídem...*, p. 288.
51. *Ibídem...*, p. 434.
52. *Ibídem...*, p. 237.
53. DELBOY..., *Ob. cit.*, p. 23.
54. DELBOY..., *Ob. cit.*, p. 25.
55. DELBOY..., *Ob. cit.,* pp. 61-63.
56. A.H.de M., Ministerio de RR.EE., 1913, doc. 3.
57. A.H.de M., *Ibídem.*
58. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XI, p. 112.
59. *Ibídem.*
60. CORONEL ZEGARRA, Enrique..., "El gran ferrocarril del norte". En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*; T. XXXI, 3er. Trimestre, 1915.
61. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XI, p. 114. y *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*; T. XXX, 1er. y 2do. Trimestre 1914. Mesones Muro formuló un nuevo planteamiento sobre el problema de la comunicación entre el Océano Pacífico y el río Marañón, por la zona norte del país. En una carta al ministro de Fomento, publicada en *El Comercio* del 10.04.1902, señaló como más conveniente la línea Eten-Marañón. Para probar su teoría, realizó una expedición a sus expensas, en la que lo acompañaron Enrique Brünning y el ingeniero Eduardo de Habich hijo, comisionado por la Junta de Vías Fluviales. Partieron de Ferreñafe el 18.05.1902. En una conferencia a la que asistió el ministro de Fomento, David Matto, dio los pormenores de su viaje, que fueron complementados por el trabajo de Brünning, titulado *De Chiclayo a Puerto Meléndez en el Marañón* (Lima, 1905). La tesis de Mesones era que la línea interoceánica debía partir del puerto de Eten, porque el trayecto venía a ser más corto y podía aprovecharse, al mismo tiempo, la sección construida hasta Ferreñafe, que medía 48 km. Como punto más favorable para trasmontar la cordillera, señaló uno a la salida del pueblo de Olmos, en los linderos de la hacienda "El Chicle"; el ferrocarril debía seguir el curso del río Chamaya.
62. CORONEL ZEGARRA..., *Ob. cit.*, pp. 258-259.
63. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XI, p. 115.
64. MELO, Rosendo..., "Notas hidrográficas". En: *Historia de la Marina del Perú,* p. 184. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, 1915, año XXXI, 2do. Trimestre.

65. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XI, p. 215.
66. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 172.
67. *Mensaje a la Nación del Presidente José Pardo y Barreda, 28 de julio de 1908.*
68. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 158.
69. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 160.
70. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 161.
71. *Diccionario Geográfico...*, p. 379.
72. ROMERO, Emilio..., *Monografía del departamento de Puno*, p. 305.
73. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 380.
74. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 493.
75. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 493. Inicialmente fue explotado por Guillermo Speedie con los muelles, en combinación con la carretera Chililaya-La Paz.
76. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 493.
77. *Variedades*, N° 73, 24.07.1909, p. 500.
78. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 493.
79. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 493.
80. *Diccionario Geográfico...*, p. 173.
81. *Diccionario Geográfico...*, 249.
82. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 495.
83. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 496.
84. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 438.

Capítulo XIII

LOS ESCÁNDALOS EN EL PUTUMAYO

A. EL ESCENARIO Y LOS RECURSOS. LOS ACTORES

La región amazónica se convirtió desde la segunda mitad del siglo XIX en la principal proveedora de caucho natural para el mercado mundial. Desde los puertos de Iquitos en el Perú, y Manaos y Belem do Pará en Brasil, partían grandes buques de vapor cargados de caucho con destino a los Estados Unidos, al Reino Unido, Holanda o Francia. En aquellas naciones la goma era consumida por las industrias automotriz y eléctrica, transformándolas en neumáticos, cables, mangueras, etc.

La Amazonía peruana, o también conocida como el oriente peruano, comprendía básicamente el más extenso departamento: el de Loreto, que abarca casi la tercera parte de nuestro territorio nacional[1]. La ciudad de Iquitos contaba con una población aproximada de 20 000 habitantes, y está ubicada a la orilla izquierda del río Amazonas.

El área cauchera peruana se situaba entre el río Putumayo y el río Caquetá, y a fin de comunicarse con esta área desde Iquitos:

> "... era necesario atravesar por la frontera Brasilera en Tabatinga, bajar dos días a vapor hasta la boca del Putumayo y penetrar a este río, en cuya subida, después de otros dos días más a vapor se llegaba a la frontera de Tarapacá y se penetraba nuevamente a territorio peruano"[2].

Era un territorio densamente cubierto de vegetación primitiva y en el centro era muy quebrado, con zanjas profundas, de orillas que ofrecen semiprecipicios y en los cuales penetraban pequeños arroyos, lo que

hacía que los viajes, y en especial los transportes, fueran extremadamente difíciles, aun cuando, como señalaba Rey de Castro: "... en casi toda la enorme extensión recorrida por nosotros, encontramos caminos abiertos, de regular anchura, dotados de puentes, si acaso primitivos, bastante sólidos y que, por lo general, estaban bien conservados"[3].

En cuanto a la calidad de los suelos, parece que hubo controversia en la apreciación, según el interés que representaba. Así, mientras para el norteamericano Michell, "... la selva daría la impresión de una gran fertilidad, pero el suelo no es bueno y los productos son de una calidad pobre"[4]; en cambio, para nuestro cónsul en Manaos, Carlos Rey de Castro –quién se basó en el análisis del agrónomo Miguel Reátegui–, las tierras eran "...bastante halagadoras respecto al porvenir del Putumayo"[5].

Estas tierras, sin embargo, ofrecían pocos frutos silvestres y mínima posibilidad de cacería, porque en ellas solo habitan loros, guacamayos, palomas y un pequeño pavo silvestre, constituyendo un magro alimento para los aborígenes. También constituyó alimento de estos, "... el producto de sus chácaras, a través de una vida sedentaria"[6]. Pero en lo que más destacaban estas tierras selváticas como fuente de producción era en la "...buena cantidad de goma fina, buena en calidad, pero de elasticidad inferior"[7].

La región cauchera del Putumayo abarcaba un área calculada aproximadamente en 200 000 millas cuadradas, según el autor anónimo de *El libro Rojo del Putumayo*[8]. El Putumayo es el nombre que recibe la región bañada por el río del mismo nombre y afluentes, y comprendía "... una extensión más grande que aquella en la que la Casa Arana hermanos y posteriormente la Peruvian Amazon Co, efectuaron sus operaciones caucheras. Esta zona se constriñó en realidad al área comprendida entre los ríos Igaraparaná y el Caraparaná, dos afluentes del Putumayo, y se extendió desde este río hasta el Caquetá. En todo caso, este importante afluente del Amazonas es la línea que dividía el territorio colombiano no disputado al norte, y la vasta región del Putumayo, en litigio en aquella época entre Perú y Colombia, y que se extendía por el sur hasta el Amazonas y hasta el río Napo, su afluente, mientras se sobrellevaba el *Modus Vivendi* de 1906 y se esperaban los resultados del arbitraje que definiría la soberanía de aquella extensa área.

El área de extracción y comercialización del caucho por la Compañía Arana Hermanos se calculaba en algo más de 12 000 millas cuadradas. En estas 12 000 millas se posesionó la Casa Arana Hermanos. Entre 1902 y 1912, la citada compañía se organizó en dos grandes distritos: La Chorrera, en el río Igaraparaná y El Encanto, en la región del río Caraparaná. Estos lugares fueron centros de acopio donde se embarcaba el caucho con destino a Iquitos. A su vez, estos distritos se hallaban

organizados en "Secciones", las cuales estuvieron dispersas entre los diferentes asentamientos indígenas. Las secciones dependientes de La Chorrera fueron: Sur, Oriente, Unión, Atenas, Santa Catalina, Último Retiro, Porvenir, Abisinia, San Víctor, Matanzas, Entre Ríos, Sabana, Santa Julia, Morelia y Paraná. Las secciones bajo dependencia de El Encanto, se cuentan: Esperanza, La Sombra, La India, San Antonio, Sevilla, Barcelona, Argelia, y La Florida.

Estas secciones también se hallaban dispersas entre diferentes asentamientos indígenas. Cada uno de estos barracones estaba bajo la dirección de un capataz y disponía de un reducido número de caucheros blancos, contando además, con un grupo de color traído de Barbados. De cada Sección dependía un conjunto de asentamientos indígenas, cuyo jefe o "capital" se encargaba de que su gente cumpliera con las cuotas de caucho asignadas.

La organización y estructura de los barracones era uniforme. La casa del barracón estaba construida sobre un conjunto de pilotes. En la segunda planta vivía el capataz acompañado de su mujer indígena. Los muebles eran escasos: unas cuantas hamacas, unos bancos de madera, una que otra mesa. En la parte baja se guardaba el caucho en rollos o "boas", aunque allí también se instalaba el cepo, instrumento utilizado para castigar y amedrentar a los indígenas, e incluso a otros subalternos blancos.

A un lado de la casa se encontraba una maloca, llamada "Casa de los Muchachos", en la cual vivían los trabajadores, y varias instalaciones menores, donde habitaban otros caucheros. Alrededor se mantenían las chacras o campos de cultivo[9].

¿Quiénes eran estos nativos que trabajaron en aquellas chacras? No se conoce mucho acerca de la población indígena del Putumayo; sin embargo, las tribus que habitaron aquellas riberas sumarían alrededor de 100 000, según el autor anónimo de *El Libro Rojo del Putumayo*[10]; sin embargo el señor Michell tuvo la impresión que la región estaba casi despoblada, "... aun cuando la población aborigen es mucho mayor en proporción con el resto del valle amazónico"[11]. Otros cálculos señalaban en 50 000 la población que habitaba esa zona, u otros, como el cálculo efectuado por el Juez Carlos Valcárcel, que estimó 7 000 habitantes.

En todo caso, estas diferencias diametrales en las cifras parecerían estar en función a las tesis que bien podrían apoyar y/o desmentir argumentos en torno a la presencia estable de nativos o la disminución forzosa de ellos, ya sea por haber sido cambiados o por haber padecido la inhumana explotación de los métodos usados por los administradores de la Casa Arana.

Los nativos pertenecían a varias tribus: unos eran Huitotos, otros

Ocainas, Andoques, Muinanes, Nonuyas, Boras, Rezígaros, etc. Cada tribu ocupaba una sección determinada de la selva o montaña, como se decía antaño. Ninguna otra tribu podía invadir la jurisdicción de otra.

La tribu más numerosa fue la de los Witotos. En opinión del Juez Paredes, esta tribu parece haber sido una de las primeras en ser conquistada y la que había vivido más en contacto con los "blancos", por consiguiente los que más habrían sufrido con este choque cultural[12].

> "... raza deshecha y raquítica [que] ha sufrido demasiado durante mucho tiempo y ha trabajado sin descanso. Tienen conciencia de su esclavitud y trabajan permanentemente, ya por costumbre, por hábito. Son muy pedigüeños a diferencia de las otras tribus que son orgullosas. Además, son obedientes, sumisos, cariñosos y hasta tiernos, e inspiran lástima y compasión"[13].

Acerca de los Andoques, que habitaron en las cercanías del Alto Caquetá, se les veía como "... apático, indolente, vicioso y holgazán. Le gusta la soledad; siendo con el blanco resabioso y desconfiado"[14]. Eran fuertes, gallardos y de color amarillento.

En cambio, los Muinanes y los Nonuyas eran diferentes del resto de tribus y poco numerosos, muy robustos, activos, hospitalarios, obsequiosos y excelentes tiradores, inspiraban simpatía, casi siempre risueños, alegres y deseosos de hacerse amigos con el extranjero.

Los Ocainas, señalaba Valcárcel, se distinguían por su amor al trabajo y su buena organización y castigaban severamente el crimen.

Los Rezígaros eran poco numerosos, era una tribu odiada y perseguida por los demás por su valor, eran indomables; por lo demás, tuvieron sentimientos nobles y viriles.

Los Boras fueron los que ocuparon el territorio más grande; numerosos y especiales como raza, se les veía como perspicaces e inteligentes, altivos y orgullosos, algo desconfiados, fornidos, bien conformados y fáciles para adecuarse a nuestra civilización, según los calificó Valcárcel[15].

Estas siete tribus hablaban dialectos distintos, aunque compartían territorios semejantes y cercanos. En todo caso, parecería que estos nativos ni eran muchos como se creía, ni eran caníbales como era el prejuicio existente, ni eran por último "...gentes diminutas y obscuras, rara vez de más de cinco pies de altura"[16], como también se afirmaba.

B. LA PRODUCCIÓN DEL CAUCHO Y LOS MÉTODOS DE TRABAJO. LA PRODUCTIVIDAD, INTERESES Y GRUPOS DE PRESIÓN

Al parecer fueron 3 millones 922 mil 710 kilos de goma los que se extrajeron durante doce años entre 1900 y 1912, cifra en la que coinciden, tanto la versión de Robert Cassament y Mr. Michell, que denunció

la explotación de los nativos, y la versión de la Casa Arana, señalada por Carlos Rey de Castro, quien escribió al respecto: "El dato es inobjetable puesto que procede de documento oficial entregado por la aduana de Iquitos"[17]. La diferencia entre una y otra cifra radicaba en el estimado per cápita de nativos para hallar un índice de explotación o sobreexplotación, o bien, por el contrario, un índice de productividad en situación normal. La discrepancia, entonces, se halla sobre la cantidad de nativos comprometidos en los trabajos de extracción del caucho.

Según la versión inglesa-norteamericana, debían haber sido algo así como 50 000 indígenas. En cambio, la versión de la Casa Arana, calculaba unos 5 000, cifra que sí resulta cuestionable. Como se puede apreciar, las cifras son extremas; manejándose a partir de estas, argumentos diametralmente opuestos. Así, para los sostenedores de las primeras cifras, se habrían producido bajas sensibles en la población nativa, por el hecho de una sobreexplotación, acarreando muertes, mutilaciones, castigos severos, al habérseles aplicado métodos inhumanos y dantescos e incompatibles con los niveles de civilización.

En cambio, los que sostenían la segunda cifra, señalaban que ello correspondería a un escenario con una población con promedios estables a la cual se le había aplicado, por el contrario, métodos de trabajo normales, sin acarrear procesos de deshumanización, como se les imputaba.

En todo caso, si nos atenemos al cálculo conservador formulado por Rey de Castro sobre la producción del caucho, habría correspondido por cada nativo la extracción de 65 kilos promedio por año, y 860 kilos durante doce años, si consideramos como base 5 000 los nativos que se dedicaron a la explotación en este lapso. En todo caso, la producción para ese periodo alcanzó el promedio total de 326 992 kilos.

El trabajo de extracción de gomas practicada en el Putumayo, según esta versión conservadora, habría sido "... de los más ligeros que existen, se reduce a hacer al árbol una serie de pequeñas incisiones con un machete y a recoger, un poco más tarde, el látex que destila. En segundo lugar, el indio para efectuar este trabajo no necesita como los demás caucheros cambiar de medio, abandonar su casa, separarse de su familia y afrontar los innumerables peligros anexos a las diferencias de clima y a las andanzas por zonas donde asedian desde el antropófago hasta el anofeles. Por el contrario, el indio permanece en su medio, dispone generalmente de la ayuda de su mujer y de sus hijos y no sufre influencias externas ni otras asechanzas que desafía el cauchero"[18].

En cambio, si nos atenemos a la otra versión, es decir la que sustentó las cifras basadas en las denuncias de sobreexplotaciones del nativo por la aplicación de métodos de trabajo reñidos con la humanidad,

demuestra que los que administraron estas áreas caucheras actuaron con crueldad e insania. La versión de don Enrique Deschamps, quien a la vez recogió la pesadumbre y rechazo de la Sociedad Antiesclavista de Londres, describió con no poco espanto este escenario de inhumanidad:

> "Se trata de inmensos bosques poblados por una tribu de indios llamados Witotos, en la que abunda el codiciado caucho. La Compañía citada –Peruvian Amazon Company– posee una concesión del Gobierno Peruano que la autoriza a extraer el caucho, y el procedimiento de extracción, es análogo al seguido en el Congo, consiste en hacer que un ejército semibárbaro obligue a los indios a entregar determinadas cantidades de caucho, para lo cuál se paga una comisión a los capataces que mandan este ejército. Los capataces son 45 jefes de otras Secciones; y cada uno posee una lista de los indios que viven con ellos. Se obliga a los indios a entregar cada diez días tantos kilos de caucho. Cada capataz es ayudado por una patrulla de hombres armados, que en algunas Secciones no pasan de cinco, y en otras no bajan de ochenta. Y si los indios no entregaban cada diez días la cantidad señalada, son unas veces azotados, otras mutilados y otras fusilados. Adviértase que aquellos indios Witotos son sencillos, hospitalarios, incapaces de organizarse para ninguna clase de oposición y de protesta, y por añadidura carecen de armamento"[19].

Las apreciaciones tan distintas sobre los métodos de trabajo, –según estos testimonios reseñados– conllevan dificultad para una explicación e interpretación firme y clara de lo que realmente sucedió en el Putumayo, durante una década, cuando menos, de controversia.

Lo cierto es que el caucho, ya como látex u otra forma, fue un producto de creciente demanda en el mercado internacional y, a esta demanda, el Perú respondió, a decir de Rosemary Thorp[20]; sin embargo, hay que precisar que el negocio del caucho en las regiones remotas y salvajes de la América del Sur, comenzó a principios de la penúltima década del siglo pasado[21], siendo los primeros caucheros que entraron al Putumayo, a decir de Sir Cassament, los colombianos. No fueron ellos, sin embargo, los primeros exploradores de los recursos de esa región. Diez años antes, en la época en que las selvas de Colombia y el Perú, debido a su riqueza natural en quinina, ofrecían considerable atractivo a los negociantes emprendedores, gran número de colombianos invadieron la región en busca de ese producto. Los hermanos Reyes formaron una compañía de vapores para navegar por el Putumayo en 1885, sin que ocasionara "... protesta alguna por parte del Gobierno Peruano durante los nueve años en que esos señores tuvieron en su poder la navegación de ese río"[22].

La presencia nuestra en el Putumayo, al parecer, fue a partir de 1900, con la lancha *Cahuapanas*, lancha adaptada para fines comercia-

les, pero que llevó escolta militar, y desembarcó en Cotuhé a 90 millas de la desembocadura del Putumayo en el Amazonas, instalando una aduana en ese puerto fluvial. Un año después sucedió en ese puerto peruano el incidente de descarga de fusilería contra el remolcador colombiano *Victoria*, en el cual iba el comerciante colombiano Manuel Vélez Uribe, permitiendo de este modo, según la versión colombiana:

> "... que Arana Hermanos iniciara, bajo la administración peruana la explotación del caucho en el Putumayo, pero, ya desde l896, hay que señalar que la Casa Arana Hermanos había entrado por primera vez en negociaciones con los caucheros colombianos, las posibilidades comerciales de esa remota región, como fuente valiosa de producción de caucho"[23].

Hacia 1904, la Casa Arana había adquirido dominio completo de la región, desplazando a los caucheros colombianos, quienes habían venido explotado dicho recurso desde principios de 1880, pero sin que por ello abone a la tesis de la soberanía territorial colombiana, como sostuvo Carlos Larraburre y Correa, bajo estos términos:

> "¿En que ha consistido, pues, en que consiste la ocupación colombiana en los territorios del Putumayo, Carapaná, Igaraparaná, Caquetá, etc.? ¿Cuáles son los actos de autoridad efectiva realizados allí por el Gobierno colombiano? En cambio, la posesión peruana, secular en esas regiones, y ejercida hasta el día sin interrupción, está comprobada en multitud de actos efectivos, administrativos y militares de autenticidad irrefragable. Si en el terreno jurídico los derechos del Perú sobre los territorios del Putumayo y Caquetá son inatacables, desde el punto de vista de la posesión real, sus títulos no son menos inobjetables y sólidos"[24].

El 26 de setiembre de 1907, la Casa Arana se registró como Peruvian Amazon Company Limited, iniciando suscripciones públicas en diciembre de l908. Sus primeros directores fueron Sir John Lister Kaye Baronet, el Barón de Sousa Deiro, y los señores Henry M. Real, John Russell Gubbins, Henry Bonduel, Julio Arana y Abel Alarco. El capital era de 1 000 000 libras esterlinas, del cual recibieron Arana hermanos 780 000 libras esterlinas en acciones.

La Compañía se formó "... para comprar, tomar en arrendamiento o adquirir en cualquier otra forma las fincas caucheras que hoy son propiedad de la Casa J. C. Arana y hermanos"; además, en el Prospecto de la Compañía se afirmaba que se formaba para:

> "... adquirir, además de las haciendas y propiedades, los derechos que la Casa Arana aún tenía sobre el gran distrito conocido con el nombre de Putumayo, situado en la parte que bañan los afluentes superiores del Amazonas y cuya área se calcula en 12 millones de metros cuadrados"; añadiendo, "... los señores Arana han establecido allí cuarenta y cinco centros para la extracción del caucho, rodeándolas de tierras cultivadas. La población pasa de cuarenta mil indios, a los cuales se enseña gradualmen-

te la manera de mejorar los métodos primitivos usados por ellos para la extracción del caucho, logrando así mejorar la calidad y cantidad de producción. En el distrito se encuentra gran cantidad de empleados europeos y peruanos. Existe actualmente entre los gobiernos del Ecuador, Colombia y el Perú un litigio de límites cuya resolución, aunque afectará políticamente una parte del Putumayo, no podrá afectar en manera alguna los derechos de la Casa en el territorio del Putumayo, aunque son propiedad de la Compañía, han sido excluidos del cálculo de utilidades y ganancias, aunque se hace referencia"[25].

A raíz de las primeras denuncias sobre abusos y crímenes contra los nativos del Putumayo, se percibieron también las primeras resistencias a los procesos de investigación originados en actos del gobierno del presidente José Pardo.

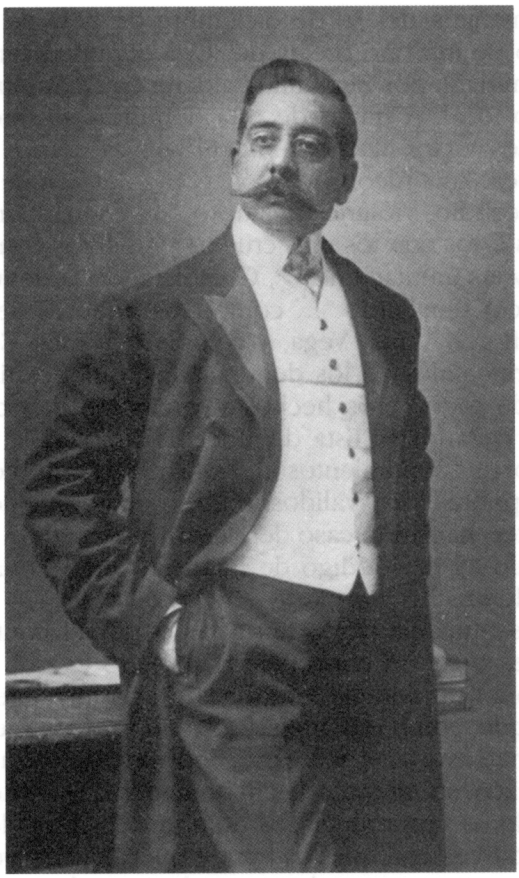
Esta reacción o neutralización que realizaron los directivos y/o personal de la Casa Arana, puso en evidencia la influencia con que contaba esta compañía en diversos medios, instituciones, personas y grupos, hoy conocidos como de presión.

Siguiendo el testimonio valiosísimo del juez Valcárcel, que abrió el proceso judicial por los supuestos crímenes en el Putumayo, podemos identificar a los actores comprometidos directa o indirectamente con la neutralización y/o paralización del proceso judicial, periodístico, parlamentario, etc.

En primer lugar, se señaló al prefecto del departamento de Loreto, don Carlos Zapata, quien no halló tan espeluznantes los crímenes, sino más bien calificó al área del Putumayo como "... una especie de Edén". En segundo lugar, podemos mencionar a nuestro cónsul en Manaos, Carlos Rey de Castro, a quien el juez Valcárcel compara con el prefecto por su comportamiento comprometido con la Casa Arana. En tercer lugar, se encontraba alineado en defensa de la Casa Arana, el alcalde de la Municipalidad Provincial de Maynas. En cuarto lugar, se señala a los magistrados integrantes de la Corte Superior de Loreto. En quinto lugar, se menciona la relación estrecha con el senador Julio Egoaguirre, quien antes había sido el abogado de la Casa Arana. Este senador, según se dijo, ejerció influencia notoria a favor de esta compañía, desde el Senado, y desde el despacho ministerial, interviniendo en el nombramiento de comisiones y de empleados de la administración pública loretana. También se contaba al senador Miguel A. Rojas.

C. DENUNCIAS SOBRE EXPLOTACIÓN Y CRÍMENES O HISTORIA DEL PROCESO

La opinión nacional conoció quizás por primera vez los "actos salvajes e increíbles" del Putumayo, a través de la primera página de la



Carlos Rey de Castro, cónsul peruano en Manaos, Brasil. Autor del libro *Los escándalos del Putumayo,* 1913, en el que, por sus vinculaciones con los caucheros desestima las denuncias sobre la sobreexplotación de los nativos. (Reproducida de *Prisma*, Año I, N° 3, Lima, 16 de octubre de 1905).

edición de la mañana del 30 de diciembre de 1907 de *La Prensa* de Lima. En efecto, se informó acerca de "Una denuncia terrible", denuncia que fue formulada por Benjamín Saldaña en *La Sanción* de Iquitos, un bisemanario local. A través de esta denuncia se sindicó "... a los célebres forajidos Víctor Macedo, Miguel Loayza, Carlos Miranda, José Inocente Fonseca, Luis Alcorta y otros, como autores de los delitos de estafa, robo, incendio, violencia, estupro, envenenamientos y homicidios, agravados éstos con los más crueles tormentos como el fuego, el agua, el látigo y las mutilaciones"[26]. Completando la denuncia, Saldaña extendió su juicio señalando "... como encubridores de esos infames delitos a los señores Arana, Vega, y compañía y Julio C. Arana y hermanos, jefes principales de los denunciados, quienes tienen perfecto conocimiento de todos esos hechos y jamás los han denunciado ni han tratado de evitarlos"[27]. Esta denuncia fue motivada, por parte del denunciante por "... sentimientos de humanidad que me animan y en servicio de los pobres y desvalidos indios, pobladores del río Putumayo y sus afluentes, haciendo caso del derecho concedido en la segunda parte del artículo 25 del Código de Enjuiciamiento Penal, jurando no proceder de calumnia".

Motivaciones humanitarias o altruistas o por el contrario apreciaciones delirantes o de un convencido, lo cierto es que *La Prensa* de Lima resolvió publicar aquella información espeluznante enviada desde Iquitos; porque, como editorializó este importante medio de comunicación nacional, era: "... necesario, indispensable que se haga luz sobre estos hechos, sobre todas las iniquidades que se denuncian. Y si bien nos es doloroso reproducir los nombres de todos los acusados y los duros calificativos con que los trata y que muchos pueden resultar inocentes de los cargos que se les acumula, en todo caso, el veredicto judicial sería una amplia reparación, porque proceder de otro modo habiendo un ciudadano que acusa bajo su firma y responsabilidad por el camino que le facilita la justicia, cuando puede haber recelo sobre algunos miembros de ésta, no sería justo ni eficaz"[28]

Esta denuncia de Saldaña fue la expresión de un sentimiento compartido por otros vecinos de Iquitos, en el sentido de que "... sabían que las autoridades de Loreto nada harían para reprimir los crímenes antedichos (y como ya no era posible dudar de la existencia de estos) resolvieron acudir ellos mismos a la justicia..."[29]

Sabían las autoridades, sobre todo las locales, de los crímenes y maltratos que se venían cometiendo en al región del Putumayo desde varios años atrás, cuando menos desde 1903, según esta denuncia de Saldaña y que ocurrió en "La Chorrera" en el verano de aquel año y repetidos en otras Secciones, en otras épocas.

Al parecer, la "Historia de las atrocidades" en el Putumayo se re-

montaría al siglo XIX. Así, según la fuente colombiana (*El Libro Rojo del Putumayo*) mencionaba que "Uno de los primeros documentos oficiales en que consta que el Gobierno Peruano toma conocimiento de los actos de vandalismo que cometían los peruanos en el Putumayo puede encontrarse en la serie de notas cruzadas en 1891 entre el gobierno de Colombia y el del Perú".

En ese año el gobierno de Colombia tuvo ocasión de presentar una reclamación ante el gobierno del Perú contra ciertos actos de vandalismo cometidos por un peruano establecido en territorio colombiano, ya que Colombia catalogaba así al Putumayo[30]. Según esta versión colombiana, estos "... actos de vandalismo" se llevaron a cabo años después, cuando Julio Arana inició sus negocios en 1889. Esta denuncia, según la versión colombiana, se produjo tres años después de la primera explotación emprendida por Arana en las riquezas caucheras del Putumayo. Esta explotación fue acompañada por el "...despojo de colombianos" y "... el Gobierno de Colombia se daba cuente perfecta de los designios del Gobierno peruano sobre adquisiciones de soberanía en el territorio materia de litigio entre las dos naciones"[31].

Esta afirmación se vio respaldada por "*El Libro Azul*", en el que "... se encuentran pruebas evidentes de los ataques hechos por Arana Hermanos contra los colombianos establecidos tanto en el Putumayo como en el territorio netamente colombiano situado al norte del Caquetá"[32], enfocaba la versión quejosa colombiana. Además se agregaba que: "Estos ataques fueron frecuentemente apoyados por autoridades civiles y militares del Perú. Víctimas de los crímenes hoy conocidos fueron, no solamente los indios sino también los conocidos ciudadanos colombianos"[33].

Al parecer, estas primeras denuncias penales y periodísticas hechas en el Perú y en Colombia, Europa y en los Estados Unidos, no recibieron la acogida debida de la justicia peruana, aduciendo que en aquella región regía el *Modus vivendi* entre Colombia y el Perú desde 1906, lo que hacía imposible un proceso judicial y, por lo tanto continuaría constituyendo "... un asilo de bandoleros en que se roba y se asesina impunemente y en donde no ha quedado otra ley que la del más fuerte"[34].

Lo cierto es que no hubo justicia que se aplicara; por lo tanto, las injusticias prosiguieron, hasta que se produjo la revelación de tales crímenes y abusos por la prensa nacional en 1907, y regional, así como por las denuncias que se hicieron en el exterior, también en ese mismo año.

Ante tal situación, en 1908, el presidente José Pardo y Barreda dispuso que el prefecto del departamento de Loreto y nuestro cónsul en Manaos, Carlos Rey de Castro, investigaran la veracidad y solidez de

aquellas denuncias y remitieran su apreciación al respecto, a la brevedad, al Supremo Gobierno. Por supuesto, como se mencionó anteriormente, estos funcionarios del Estado, muy relacionados con la Casa Arana, negaron la validez de estas denuncias.

Posteriormente, el Supremo Gobierno nombró una comisión para que indagara la presunta comisión de delitos y recomendara reformas a emprender. Tampoco funcionó esta Comisión por neutralización de la poderosa Casa Arana.

Cabe mencionar que a la denuncia del ciudadano Saldaña, 21 días después, el 31 de agosto de 1907, sobrevino la del agente fiscal de Loreto, Dr. Sánchez quien hizo idéntica denuncia. También, debemos mencionar la denuncia que llegó a formular el fiscal en lo penal ante la Corte Suprema de Justicia, Dr. Salvador Cavero, el 8 de agosto de l910, quién aludió "... alguno de los horrendos crímenes cometidos en el Putumayo, tomando sus datos de una correspondencia de Europa de don Enrique Deschamps, publicada a su vez en *El Comercio* de Lima del 7 de agosto de l910". Sostuvo el Fiscal Supremo que sintió "... horror ante las descripciones" hechas por Deschamps.

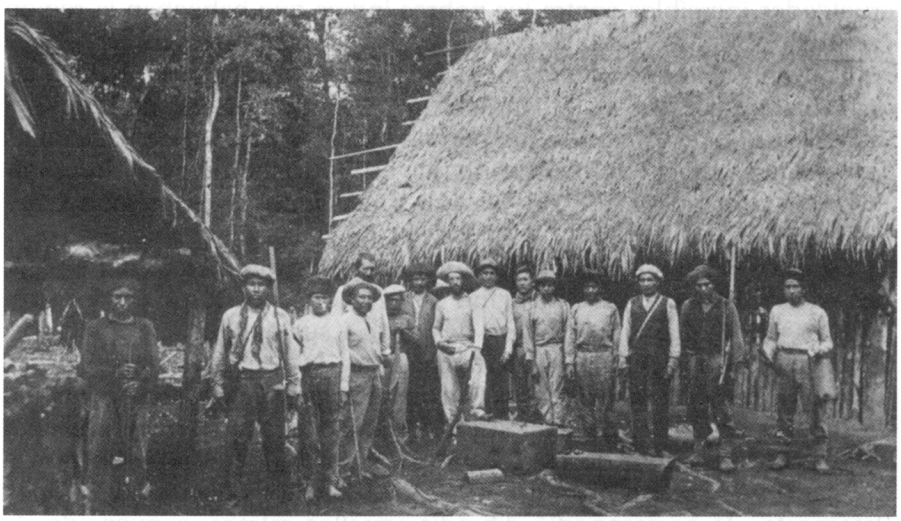
Frente a esta denuncia, la Corte Suprema, aún con algún retraso, ordenó que se iniciara el juicio respectivo, recayendo la conducción del proceso penal en el juez Carlos Valcárcel, quien recientemente había sido nombrado juez en el distrito judicial de Loreto, con sede en Iquitos; habiendo llegado a esta ciudad en julio de 1910, se le comunicó que debía hacerse del proceso y viajar al Putumayo. Diversas circunstancias (retrasos logísticos y enfermedades), le impidieron estar en la zona, siendo reemplazado por el otro juez del distrito judicial de Loreto, Dr. Rómulo Paredes, quien inició el proceso de investigación, recién en 1911. A su regreso a Iquitos después de su recuperación, el Dr. Valcárcel retomó el proceso pero esta vez con mayores obstáculos, generados por la influyente Casa Arana, la cual logró separarlo del proceso y hasta obtuvo la suspensión de sus funciones como juez, según decisión que adoptó la Sala Plena de la Corte Superior de Justicia de Loreto.

Una vez más, la investigación sobre los crímenes y maltratos supuestamente cometidos en el Putumayo quedó paralizada y neutralizada. En los Sumarios de que consta el Proceso del Putumayo se incriminaba a los culpables directos, así como a los directivos de la Casa Arana. Si bien esta denuncia no prosperó en nuestro país, sobrevino una mayor denuncia internacional. A la impunidad, como la califica Valcárcel en su libro *El Proceso*, sobrevino el juicio internacional y el desprestigio del Perú:

> "El proceso sobre los crímenes del Putumayo se encuentra en estado sumario, a pesar de que se inició el año 1907, y probablemente no conclui-



Cauchero en la selva del Marañón; lo acompaña un militar peruano.
(Reproducida de *Variedades*, Año VII, N° 155, Lima, 18 de febrero de 1911).



Un campamento de caucheros en la hacienda "Manchuria" en Monzón,
cerca del río Monzón, afluente del río Huallaga.
(Reproducida de *Variedades*, Año IX, N° 279, Lima, 6 de julio de 1913).

ría nunca, pues la Corte de Iquitos ha ordenado que se sigan tantos juicios como enjuiciados..."[35], concluyendo: "Lo que se pretendió con semejantes procedimientos es que pasen algunos años para echar tierra al asunto"[36].

Este baldón que recayó sobre la justicia peruana, provino del juez Valcárcel, al parecer un magistrado probo pero solitario, que el sistema anuló por el inmenso poder ejercido por la Casa Arana. Frente a este baldón, se conocieron otras tantas imputaciones a nuestra administración de justicia desde el exterior, y esta vez con nuevas pruebas. Estas imputaciones y nuevas denuncias tuvieron diversos orígenes, interés en auténticas razones humanitarias; económicas, por los negocios del caucho y, otras por razones de soberanía.

Como sostuvo la fuente colombiana:[37] "El gobierno inglés, Sir Roger Cassament, la prensa y el público en general han querido suponer, con referencia a las atrocidades cometidas en el Putumayo, que esa región es territorio peruano y que por consiguiente el gobierno peruano es responsable por la buena marcha de su administración". En efecto, los supuestos escándalos o crímenes del Putumayo, no se produjeron en territorio colombiano, sino que en efecto se consumaron en soberano territorio nacional; por ello la presión internacional se dirigió al gobierno del Perú y no al de Colombia.

Así, uno de los primeros en formular revelaciones sensacionales, fue Sir Roger Cassament, quién hizo patente a la opinión pública internacional que una casa peruana organizó y llevó a cabo un sistema de crueldades increíbles contra los pobres indios que habitaban la región cauchera por ellos explotada.

Un testimonio importante, inclusive anterior a Cassament, fueron las declaraciones de Mr. W. E. Hardenburg, hechas al editor de la revista inglesa *Thuth*; revelaciones que permitieron al Ministerio de Relaciones Exteriores de Inglaterra realizar una investigación. Su libro *El Putumayo,* es el relato detallado de sus viajes realizados a esa región entre 1907 y 1908.

En estos relatos se testimonian los crímenes que llegaron a sus oídos, describiendo este ciudadano norteamericano, los métodos empleados por la Casa Arana para despojar a sus antiguos propietarios, así como se consignan en muchas páginas, los crímenes terribles cometidos contra los aborígenes. El cónsul inglés Cassament, concluyó de manera enfática que los cargos formulados por Hardenburg eran ciertos. El testimonio de este, como ya se indicó, fue acogido por la revista *Thuth* de Londres en 1909. Al subdirector de esta, Mr. Sidney Paternoster, le correspondió difundir aquellos relatos, convencido de la verdad de ellos, revelándose semanalmente los sucesos ocurridos en aquella región cauchera, que él denominó "El paraíso del diablo". De acuerdo con la versión del ingeniero norteamericano Hardenburg,

la Casa Arana había implantado un auténtico régimen de esclavitud y los indígenas eran obligados a trabajar duras jornadas; carecían de alimentos y no se les permitía mantener sus propios campos de cultivo, cazar o pescar.

Posteriormente, Mr. Paternoster publicó poco tiempo después su libro sobre las atrocidades en el Putumayo, titulado *Los dueños del Paraíso del diablo*, publicación que generó un verdadero escándalo en la opinión pública inglesa e internacional. El asunto era todavía más embarazoso para los británicos, puesto que la Casa Arana se había transformado en 1908 en la Peruvian Amazon Company e inscrito en Londres como una compañía inglesa. Ante la gravedad de las acusaciones, como ya se mencionó, el Foreign Office intervino, encargando a su cónsul en Río de Janeiro, Roger Cassament, que investigara el asunto.

Pasaron dieciocho meses desde las publicaciones de la revista *Thuth*, para que se enviara una comisión investigadora. Esta fue nombrada –como mencionáramos anteriormente– por el Foreign Office y lo presidió Sir Cassament, quien partió de Londres el 23 de julio de 1910, arribando a "La Chorrera", el 22 de setiembre, en el corazón de las operaciones de las plantaciones de los Arana. Durante dos meses recorrió y visitó un número importante de barracas, pudiendo constatar y fotografiar las condiciones de vida de los nativos; entrevistó y verificó cuerpos mutilados y flagelados.

Hacia 1912 existía, a nivel mundial, un claro convencimiento de lo que ocurría en el Putumayo. El Foreign Office actuaba en estrecha colaboración con la Secretaría de Estado del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica. Los mensajes que recibían de sus respectivos cónsules y embajadores no parecían muy alentadores. En ese año, en julio de 1912, "Después de casi dos años de paciente expectativa, el gobierno inglés pasó a la acción y dio a conocer los informes del cónsul Cassement, parte de la correspondencia del proceso y los testimonios de los negros de Barbados"[38]. Estos documentos fueron publicados bajo el nombre de *El Libro Azul del Putumayo*, con la pretensión de convocar la atención de la comunidad internacional sobre la cuestión del Putumayo.

Meses después de la citada publicación, el 6 de noviembre de 1912, se instaló en Londres, en la célebre Cámara de los Comunes, el Comité del Parlamento Inglés encargado de investigar la responsabilidad de los directores de la Compañía, en su mayoría ingleses. Dicha Comisión concluyó sus labores sosteniendo "... que Arana y alguno de sus principales socios tenían previo conocimiento de lo que sucedía en el Putumayo"[39].

Meses después, en abril de 1913, se llegó a publicar la versión colombiana denominada *El Libro Rojo del Putumayo*. Esta versión siguió

a otra, la norteamericana, reconocida bajo la denominación, *El Libro Blanco*, publicada el 7 de febrero de 1913.

Finalmente, cabe mencionar otro testimonio tan importante como los anteriores; es la carta que dirigió el Sr. Enrique Deschamps al director del diario *El Comercio,* el 16 de junio de 1910. Dicha carta tuvo como propósito "...vulgarizar en América la inquietud que ha determinado la activa campaña en que ejercita, actualmente, sus energías la "Sociedad Anti-esclavista, Protectora de aborígenes" de Londres. La publicación que solicito respetuosamente será fecunda a todas luces. Si es cierto el escándalo que denuncia, esa misma publicación tenderá a confundir a los culpables del mal denunciado; ya que el gobierno peruano se apresurará, seguramente a destruir las causas de aquél mal por su propio decoro, y por el nombre del país"[40]. Esta denuncia permitió al fiscal Supremo, Salvador Cavero, como ya señaláramos anteriormente, que la Corte Suprema de Justicia autorizara la apertura del proceso judicial correspondiente, en vista de "... los horrendos crímenes cometidos en el Putumayo, tomando ciertos datos de una correspondencia de Europa de don Enrique Deschamps"[41].

En este marco de denuncias y testimonios sobre la explotación y crímenes en el Putumayo, cabe la opinión y actuación de dos jueces peruanos que se hallaron involucrados en el centro mismo del denominado *Proceso del Putumayo*; estos fueron el juez Rómulo Paredes, quién por las circunstancias presidió la comisión judicial que se constituyó e investigó en las mismas Secciones y barracas de las plantaciones caucheras. Este magistrado visitó, y llegó a la convicción de la existencia de los crímenes y maltratos señalados por muchas fuentes anteriormente.

El otro juez fue el Dr. Carlos Valcárcel, a quien se le encargó iniciar el proceso y que por diversas circunstancias no pudo cumplir; pero cuando pudo hacerlo, al reingresar al proceso, fue separado cuando la poderosa Casa Arana se enteró que incriminarían a sus empleados y a sus directivos.

Todo lleva a pensar en la rectitud de estos jueces, quienes se abocaron a la causa con probidad y objetividad, pero el peso de la Casa Arana en el sistema judicial, hizo que el proceso no pudiera continuar, para desprestigio del Perú, acarreando problemas internacionales al país en el orden moral, diplomático y humanitario. El país podrá apreciar, en todo caso, que en este proceso hubo jueces probos, así como también un agente fiscal que formuló denuncia en agosto de 1907, en similar forma como lo hizo el ciudadano Saldaña. Ambos salvaron el honor por el baldón que se le imputó a la República.

El denominado *Proceso del Putumayo* abrió otros frentes al país, sobre todo en el delicado campo de la soberanía territorial, y corre-

lativamente en el diplomático, que se produjo durante estos años de explotación del caucho.

D. EL PUTUMAYO Y EL CAQUETÁ, O LA DISPUTA DIPLOMÁTICA PERUANO-COLOMBIANA

Los escándalos del Putumayo no solo generaron controversias internacionales y nacionales, por los métodos utilizados en la explotación de las plantaciones, sino que además levantaron controversia diplomática entre las repúblicas del Perú y Colombia por la soberanía territorial del Putumayo y el Caquetá. Controversia que había quedado aletargada pero no definida, gran parte del siglo XIX.

Al llegar el siglo XX, se expresaron dos posiciones muy marcadas. La primera, la nuestra, que sostuvo los incontrovertibles títulos de posesión o títulos de derecho sobre aquellas tierras septentrionales de nuestra Amazonía, basados desde luego en la Real Cédula del 15 de julio de1802, que especificaba de una manera clara y terminante, que todos los territorios bañados por los afluentes septentrionales de los ríos Marañón y Amazonas "... hasta donde por sus saltos y raudales dejen de ser navegables, y además las misiones de Sucumbios", quedaban organizados en una entidad política y administrativa denominada Comandancia General de Maynas, disponiendo que aquella comandancia se anexaba al Virreinato del Perú, quedando segregados los territorios de las jurisdicciones que hasta entonces habían pertenecido y que eran la Audiencia de Quito y la Audiencia de Santa Fe de Bogotá. Esta Real Cédula recibió amplia y completa ejecución por parte de las autoridades coloniales, como los virreyes del Perú y de Santa Fe, el capitán general de Quito y todas las autoridades subalternas. La nueva Comandancia General de Maynas fue organizada y desde 1804 quedó de derecho y de hecho unida al Perú, de manera que en el año de 1810, esta comandancia general formaba parte del Virreinato del Perú. En consecuencia, por la aplicación del principio del Derecho Internacional del *Utis Possidetis Jure*, aplicado a partir de 1810 a las nacientes repúblicas sudamericanas, consagró el Perú el derecho a tener jurisdicción sobre esos territorios amazónicos y, en particular, en el Putumayo y en el Caquetá y sus anexos, aun en las zonas más septentrionales, como las ocupadas por las misiones de Sucumbios.

Frente a este inamovible título jurídico del Perú, Colombia presentó una segunda posición, alegando también poseer títulos de derecho fundados en actos diplomáticos posteriores a la Independencia, y por lo tanto posteriores a 1810, como fueron el Tratado de Paz Perú-Colombia de 1829 y el pretendido y nunca exhibido Protocolo Pedemon-

te-Mosquera. El primer instrumento diplomático nunca fue ejecutado al disolverse la Gran Colombia en tres Estados: Ecuador, Colombia y Venezuela, deviniendo dicho Tratado en falto de valor jurídico y careciendo desde entonces de fuerza para las "altas partes" que lo firmaron, al no existir desde 1830.

En cuanto al denominado Protocolo Pedemonte-Mosquera, el Perú señaló en su momento, ante el juicio arbitral de Madrid, que: 1) Dicho Protocolo nunca existió; 2) Que hubo imposibilidad material de que fuese suscrito por el ministro de Colombia en Lima, señor Mosquera; 3) Que en el caso de que realmente hubiese existido, tal documento carecería de los requisitos jurídicos necesarios para otorgarle la validez del caso; y 4) Que aun suponiendo que se hubiese firmado de acuerdo con las leyes del Perú y Colombia, no tendría hoy ningún valor por las mismas razones de hecho y de derecho que han invalidado el tratado de 1829. Como se ve, pues, en el terreno estrictamente jurídico, los derechos del Perú sobre territorios del Putumayo y el Caquetá son incontrovertibles; por otro lado, Colombia, no ha exhibido títulos sobre aquella región, como lo había solicitado el Perú en varias oportunidades.

Por otro lado, como sostuvo antaño Carlos Larraburre y Correa[42], el Perú no solo había exhibido títulos de derecho sobre el Putumayo y el Caquetá, sino que: "... ha mantenido invariablemente la soberanía nacional sobre esas regiones con actos de todo orden, traducidos no sólo por el nombramiento de autoridades que efectivamente han ejercido allí jurisdicción y por el establecimiento de guarniciones que han hecho respetar el nombre del Perú en tales zonas, sino también por la acción infatigable de exploradores oficiales peruanos, que han reconocido constantemente y extendido uno a uno todos los afluentes del Marañón y Amazonas, o por los industriales y capitalistas de la misma nacionalidad que explotan desde muchos años atrás, las riquezas que encierran esas hoyas del Putumayo y Caquetá. La bandera del Perú, hoy como ayer, flota sobre los más extremos confines que le pertenecen. Los cónsules de Inglaterra y Estados Unidos, que en unión de las autoridades peruanas han recorrido últimamente esas zonas han podido constatarlo. Son testigos de excepción de la efectividad de la soberanía peruana en regiones que la Cancillería de Bogotá quiere presentar como susceptibles de ser conquistadas"[43].

Por supuesto, Colombia habló de sus derechos de soberanía en el Putumayo; sosteniendo que eran "... anteriores al del Perú"[44]; agregando que a estos se suma "... la ocupación constante del Putumayo por Colombia hasta 1900", año en que fue "... usurpada por una casa de comercio peruana que se convirtió más tarde, en compañía inglesa"[45]. También ha insistido en sus títulos, acreditados en el derecho, aun

cuando se puede juzgar se hallan llenos de inexactitudes, si nos atenemos a los exhibidos en el capítulo XII. "Derechos de soberanía de Colombia" de *El Libro rojo del Putumayo.*

La controversia de soberanía se agudizó cuando Perú y Brasil firmaron un tratadò para la delimitación de sus fronteras, fijándose, entre otros aspectos, la línea de demarcación desde un punto cercano a la desembocadura del río Apaporis a otro punto situado cincuenta millas arriba de la desembocadura del Putumayo. Colombia protestó desde aquella fecha (1855), y ha venido reclamando y negociando con el Perú aquellos territorios.

Se ingresó a una larga controversia diplomática que concluyó con la famosa "neutralidad" de esos territorios hasta la de decisión del "arbitraje" que nunca sobrevino, pero en cambio ocurrió un arreglo diplomático no muy favorable al Perú, luego de nuestra victoria militar ocurrida en "La Pedrera", en l911.

En ese lapso se firmaron varios instrumentos que reflejaron la buena voluntad del Perú para solucionar pacíficamente el asunto del litigio. Así, en 1904 se firmó el Convenio que especificaba que una y otra parte mantuviesen las autoridades que habían nombrado para los ríos Caquetá y Napo, respectivamente. El 6 de julio de 1906, ambos gobiernos convinieron en mantener el *Statu Quo* en el Putumayo, debiendo retirar temporalmente sus guarniciones, autoridades civiles y militares y aduanas establecidas en la región. A este nuevo convenio se le conoció como *Modus Vivendi.* En este se ratificó el famoso *Arbitraje* que definiese la soberanía de aquellos territorios.

E. EL COMBATE DE LA PEDRERA

Con el objeto de poner fin a la violencia que se había suscitado en la zona del Caquetá en la frontera peruano-colombiana, donde imperaban intereses caucheros de ambos países, el 21 de abril de 1909 se firmó por el canciller Melitón Porras del Perú y el plenipotenciario Luis Tanco Argaez de Colombia, un Tratado de Amistad y Arbitraje con una convención complementaria, un nuevo *Modus Vivendi* en dicha zona, con un arreglo de límites[46].

Pero tanto el Tratado como el *Modus vivendi* no se cumplieron, continuando así las divergencias que se iban suscitando con mayor frecuencia. Colombia envió entonces, dos expediciones para reforzar las guarniciones que habían ocupado en Córdoba y La Pedrera, ubicadas en la margen derecha del río Caquetá, al sur de la desembocadura de la quebrada de Puré, con el objeto de que la vigilancia fuese inmediata y constase en cualquier caso, que las autoridades colombianas se encontraban per-

manentemente en el lugar de su jurisdicción y mando, tal como dicen las instrucciones del cónsul de Colombia en Manaos, el general J. Isaías Gamboa, Jefe de la Expedición, quien conjuntamente con el general Gabriel Valencia, se dirigieron a la frontera al mando de 160 hombres, como jefe militar el primero y como comisario judicial el segundo.

Esta expedición causó en Colombia una euforia tremenda, incentivada por sus medios de información que le daban un carácter épico a la expedición, calificando al general Gamboa de un "nuevo Colón" en pos de nuevas conquistas. Al describir su misión expresaban: "A conquistar la tierra de nuestros semejantes que yacían por mucho tiempo sumergidos en la mas completa barbarie y al mismo tiempo víctimas de los más crueles y atroces improperios que los peruanos arrojan sobre ellos"[47].

En resguardo de sus intereses y ante los informes recogidos por el cuerpo diplomático del Perú en Colombia, el gobierno peruano decidió a su vez mandar una expedición. Para el efecto, dispuso que el Batallón N° 9 acantonado en Chiclayo bajo el comando del teniente coronel Óscar R. Benavides, nombrado para el efecto por Resolución Suprema del 13 de diciembre de 1910, emprendiera la marcha a la región del Oriente en conflicto. El 23 de febrero de 1911, el Batallón No. 9 inició una memorable marcha, venciendo exitosamente un largo camino que comprendería en su primera etapa de Chiclayo a Iquitos y en la segunda de Iquitos a La Pedrera, en el Caquetá.

Al inicio de la expedición, el Batallón estaba compuesto por 301 hombres, de los cuales 280 eran soldados y 21 eran jefes y oficiales[48], y que eran los siguientes:

Jefe de la Expedición: teniente coronel Óscar R. Benavides

Plana Mayor:

Segundo Jefe	Mayor Manuel M. Ramírez Hurtado
Tercer Jefe	Mayor Pablo Rossell
Ayudante Mayor	Capitán Felipe E. Mejía
Oficial de Detall	Teniente César Pinglo

Batallón de Fusileros Cazadores:

Primera Compañía	Capitán Rafael Zaraus
Segunda Compañía	Capitán Enrique Orihuela
Tercera Compañía	Capitán Emilio Iriarte
Cuarta Compañía	Capitán Alfonso Oviedo
Sección de ametralladoras	Subteniente Guillermo Cervantes

Banda de Músicos y personal de servicio

El itinerario de la primera etapa fue el siguiente:

Chiclayo-Eten (ferrocarril)	20 Km.
Eten-Pacasmayo (vapor)	70 id.
Pacasmayo-Chilete (ferrocarril)	131 id.

Chilete-Cajamarca (herradura)	89 id.
Cajamarca-Celendín-Balsas (herradura)	101 id.
Balsas-Chachapoyas (herradura)	115 id.
Chachapoyas-Molinopampa-Rioja (herradura)	112 id.
Rioja-Moyobamba-Balsapuerto (herradura)	118 id.
Balsapuerto-Yurimaguas (canoa)	175 id.
Yurimaguas-Iquitos (lancha)	1 100 id.
Total	2 031 km

Después de haber recorrido por arenales, empinados caminos, trochas y senderos selváticos, el batallón transportado por la lancha *Loreto* con dos albarengas, llegó a Iquitos el día 13 de mayo de 1911. El pueblo de Iquitos lo recibió con gran entusiasmo y calor popular.

La región Fluvial o de Loreto dependía totalmente de la autoridad política, por Decreto Supremo del 16 de marzo de 1905, promulgado por el entonces presidente de la República José Pardo y Barreda, y por lo tanto, la autoridad militar estaba supeditada al prefecto del departamento, que en ese entonces era el ingeniero Francisco Alayza Paz Soldán, y comandante general de la región el coronel Gerardo Álvarez.

El 24 de junio, el comandante Benavides recibió del prefecto de Loreto las instrucciones reservadas al primer jefe del Batallón N° 9 y comandante de la Expedición al Bajo Caquetá, que en sus primeros artículos daba instrucciones sobre el embarque en las lanchas *Loreto*, *Estefita* y *Tarapoto,* especialmente contratadas por la Prefectura con sus respectivas albarengas, para conducir víveres para tres meses, así como el armamento y parque conveniente. También se embarcó el batallón, exceptuando una compañía que se quedó en Iquitos para reforzar las guarniciones del Alto Putumayo. Las instrucciones también indicaban que las lanchas tenían su patente de sanidad al día, debidamente visadas por el cónsul del Brasil en Iquitos. Las instrucciones precisaban que a la llegada de la expedición a la frontera peruano-brasilera, en la boca del río Apaporis (Caquetá), el comandante Benavides debía proceder con todas las precauciones y adoptar todas las medidas de previsión y seguridad que le sugiriera su experiencia y conocimientos militares, procurando informarse con la mayor minuciosidad de la situación exacta de los colombianos, de su número, recursos, actitud, medidas adoptadas etc., antes de penetrar en el territorio accidentalmente ocupado por las tropas colombianas.

La experiencia que nuestras fuerzas habían adquirido en anteriores encuentros con los colombianos, había demostrado que era gente habituada a sorpresas, especialmente de noche o en tiempo tempestuoso. Eran por lo regular excelentes guerrilleros, acostumbrados a las privaciones y dificultades de la vida del monte. Igualmente, se le indicaba

que antes de iniciar hostilidad alguna contra las tropas colombianas, sean o no fuerzas regulares, así como contra los empleados de la Aduanilla denominada por ellos "Córdoba" y demás funcionarios de dicha nacionalidad, los intimara a abandonar la margen derecha del Caquetá, margen que, desde el frente mismo de la boca del Apaporis era netamente peruano, en virtud de los acuerdos y convenios existentes con el Brasil y Colombia, procurando agotar todas las medidas conducentes hasta lograr el abandono pacífico de nuestro suelo por parte de los colombianos, dándoles para ello las facilidades convenientes, pero manteniéndose siempre alerta para evitar cualquier sorpresa o perfidia, ante las cuales jamás debían retroceder.

El plazo de desocupación debía ser breve, a juicio del jefe expedicionario, para no dar tiempo a que se tomasen medidas defensivas o llamada de refuerzos de caucheros colombianos, o el próximo arribo de la expedición de 150 hombres de aquella nacionalidad, que se hallaba en viaje por la ruta del Amazonas.

No debía aceptarse ninguna proposición que tendiera a alargar el plazo concedido, pues urgía no darles tiempo. La mayor probabilidad de éxito rápido y completo, era presentarse de manera intempestiva, intimándoles inmediata desocupación. La sexta instrucción le indicaba que si resultaban estériles las medidas de sagacidad y conciliación para evitar un choque armado, el comandante Benavides quedaba plenamente autorizado, según las órdenes expresas y terminantemente recibidas del Supremo Gobierno, para proceder con la mayor energía y decisión, desalojando violentamente a los colombianos de nuestro suelo, tomándoles las armas, municiones y demás elementos bélicos, o que pudieran considerarse como tales[49].

Estas fueron las instrucciones más importantes dadas al comandante Benavides, dentro de los 14 articulados que la contienen y que no escatimaban ningún detalle. En ese ínterin, arribó a Iquitos la cañonera *América,* al mando del teniente primero Manuel Clavero, quien regresaba después de dos meses de viaje a los ríos Pachitea y Putumayo, en este último exploró los ríos Igaraparaná y Caraparaná, afluentes sobre la margen izquierda del referido río, en busca de tropas colombianas que presumiblemente habían ocupado esa zona. Debido al largo tiempo fuera de su base, sin el debido mantenimiento, se presentaron problemas en sus calderas, que era urgente reparar, pero como ya estaba lista la expedición para salir al Caquetá, se dispuso que la cañonera formase parte de la expedición como nave capitana a órdenes del comandante Benavides. Por la premura del tiempo, las reparaciones no alcanzaron el nivel necesario para un largo viaje, lo cual como veremos originó muchos inconvenientes.

En la Orden de Viaje emitida por el comandante Benavides, se indi-

caba que el embarque se efectuaría en la cañonera *América*, las lanchas *Loreto*, *Estefita* y *Tarapoto,* llevando las tres últimas una albarenga cada una. En cada lancha se embarcarían víveres y el material necesario para tres meses. La distribución para el embarque era la siguiente:

En la cañonera *América* el jefe de la expedición, la plana mayor, la compañía fuera de línea, el oficial de detall y el teniente Álvarez; en la lancha *Loreto*, el segundo comandante, la tercera compañía, la sección de ametralladoras y el armero; en la lancha *Tarapoto,* la primera compañía; en la lancha *Estefita*, el tercer comandante, la cuarta compañía y el Servicio de Sanidad. Se embarcaron en total 240 hombres, de los cuales, 19 eran jefes y oficiales, 3 de personal auxiliar y 218 hombres de tropa[50].

El orden de navegación fue: cañonera *América*, lancha *Loreto*, lancha *Tarapoto* y lancha *Estefita*, manteniendo entre ellas una distancia de 500 a 1 000 metros, debiendo mantenerse a la vista unas de otras. La rutina que se seguiría a bordo sería la siguiente: 6:00 hrs. Lista, 6:15 Parte, 6:30 Rancho, 6:50 Llamada de honor y rancho (Oficiales), 7:00 Servicio mecánico, aseo del buque. 11:00 Rancho, 11:30 Llamada de honor. Rancho. 12:00 Servicio mecánico. Aseo del buque, 17:30 Rancho, 18:30 Llamada de honor. Rancho, 21:00 Silencio.

Las embarcaciones estaban tripuladas por:

Cañonera *América*	
Comandante	Teniente primero Manuel Clavero
Segundo Comandante	Teniente segundo Héctor Mercado
Primer Ingeniero	Frank Runciman
Segundo Ingeniero	Carlos Lima
Tercer Ingeniero	Santiago Ríos Marín
Primer Práctico	Francisco Zambrano
Segundo Práctico	Samuel Torres
Contramaéstre	José Navarro
Personal de servicio, carboneros, fogoneros, artilleros y marineros	
Total tripulación	35 hombres
Lancha transporte *Loreto*	(Propiedad de la casa Kamn Polack)
Patrón de lancha	José Domingo Barreto
Contramaestre	Pedro Soto
Primer Práctico	Manuel Pérez
Segundo Práctico	Antonio Paredes
Capitán de máquinas	Julián Yapuima
Segundo maquinista	José María Torres
Personal de fogoneros, carboneros y marineros	
Total tripulación	24 hombres

Lancha transporte *Estefita*	(Propiedad de Adolfo Morey)
Patrón de lancha	Manuel Benites
Práctico	Marcelino Andrade
Primer maquinista	Juan Gonzales
Segundo práctico	Francisco G. del Águila
Personal de fogoneros, carboneros y marineros	
Total tripulación	22 hombres

Lancha transporte *Tarapoto* (Propietario Toledano)	
Patrón de travesía	Isaac Suárez.
Práctico	Alejandro Rengifo
Segundo práctico	Manuel Rojas
Maquinista	Daniel Fochun
Contramaestre	Napoleón Lagomarsino
Personal de fogoneros, carboneros y marineros	
Total tripulación	20 hombres

La cañonera *América*, la única que pertenecía a la Flotilla Fluvial del Amazonas y que estaba tripulada por marinos de guerra, tenía las siguientes características:

Clase	Cañonera a vapor
Eslora	40,63 m.
Manga	6,20
Puntal	1,96
Calado de popa	3,02
Calado de proa	2,00
tonelaje bruto	239,44 t.
Armamento	2 cañones Armstrong de 37 ml.
	48 rifles
	48 sables de abordaje
Casco	Acero galvanizado de 1/4"
Dotación	28 hombres
Máquina principal	2 alternativas de vapor de 150 H. P.
Calderas	2 multitubulares Shirling
Hélice	2 Griffon de 4 aspas
Máxima velocidad	11 nudos a 300 rpm[51].

En la noche del 21 de junio de 1911, la totalidad del Malecón de Iquitos hasta el Muelle Fiscal se encontraba ocupada hasta sus bordes con la población loretana, que se había volcado para darle la despedida al Batallón Expedicionario. El entusiasmo creció cuando la tropa, al son de la Marcha de Uchumayo desfiló al mando de sus oficiales, llegaron al muelle y rompieron filas para embarcarse en las naves asignadas. El acto oficial de despedida se realizó cuando el prefecto



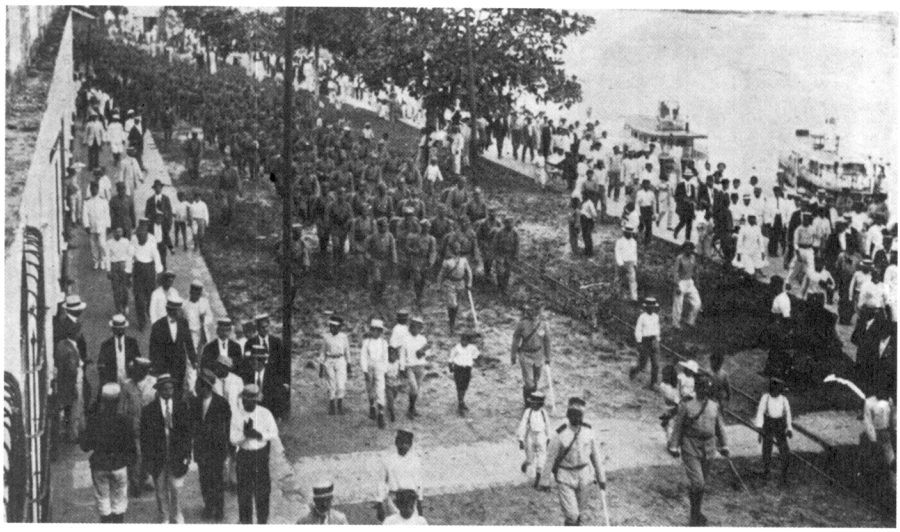
Teniente coronel Óscar R. Benavides, comandante del Batallón N° 9 que partió de Chiclayo a Iquitos para desalojar a los invasores del Caquetá. (Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 72, Lima, 17 de julio de 1909).



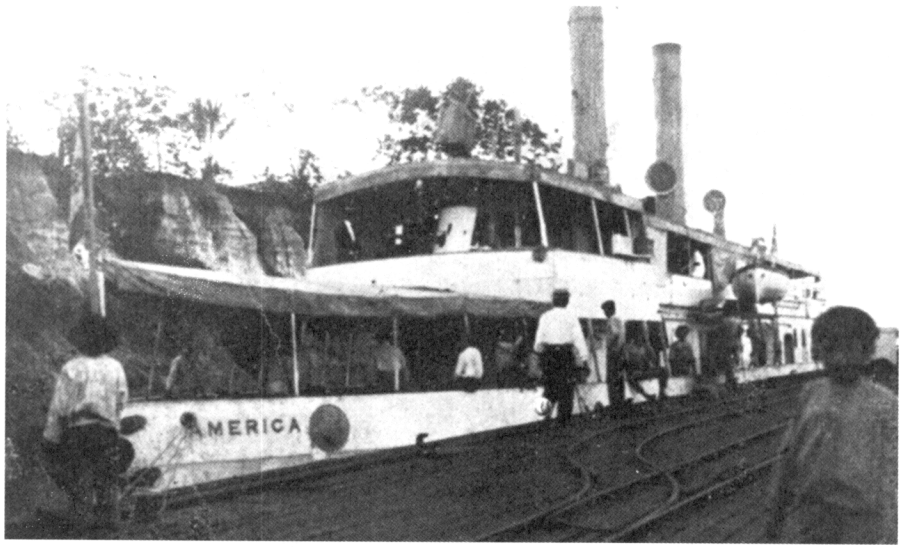
Teniente primero Manuel Clavero Muga, comandante de la cañonera *América*. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).



Teniente segundo Héctor Mercado Silva, segundo comandante de la cañonera *América*. (Reproducida de *Variedades*, Año VII, N° 180, Lima, 12 de agosto de 1911).



Llegan a Iquitos las fuerzas del comandante Óscar R. Benavides a bordo de la lancha *Loreto* y dos albarengas para desalojar a los invasores del Caquetá. 13 de mayo de 1911. (Reproducida de *Variedades*, Año VII, N° 176, Lima, 15 de julio de 1911).



La lancha *América* al partir hacia el Caquetá con el Batallón N° 9. (Reproducida de *Variedades*, Año VII, N° 180, Lima, 12 de agosto de 1911).

del departamento en nombre del gobierno, pasó revista a las fuerzas expedicionarias. Finalizada la revista, zarpó la nave capitana *América*, siguiéndola las otras embarcaciones con cinco minutos de intervalo entre cada unidad.

Las condiciones del alojamiento del personal a bordo eran sumamente incómodas pues iban muy ajustados, sobre todo los de las albarengas, en un ambiente de sofocante calor. Ninguno de los médicos de la ciudad de Iquitos aceptó acompañar a la expedición, por lo que se debió hacer escala en la ciudad de Caballococha para recoger al doctor Erasmo Vivar, quien pese a estar convaleciente de beriberi aceptó ser el médico de la expedición, con gran sentido de responsabilidad profesional y patriotismo.

Desde que se inició la navegación, se tuvieron que superar no pocas dificultades. A las pocas horas del zarpe, se quemó una de las parrillas de la *América*, teniendo que reducir su andar hasta llegar a Orán, donde se detuvieron durante cuatro horas para hacer reparaciones. El día 29 a las 13:30 horas llegaron a la boca del río Ampiyacu donde se encuentra el puerto de Pebas, de donde zarparon a las 14.45 horas.

El siguiente percance ocurrió el 30 de junio a las 3:50 horas; al arribar al puerto de San Juan, la *América* sufrió un nuevo desperfecto en sus máquinas, lo cual hizo perder otras cuatro horas de marcha al convoy. Prosiguieron hacia Leticia, que era en ese entonces el último puerto peruano. Permanecieron allí hasta las 23:30 horas para mantener en reserva la naturaleza de su viaje, trasladándose luego a Tabatinga a altas horas de la noche para evitar la curiosidad de los pobladores. Luego de cumplir con las formalidades del caso con las autoridades brasileñas con los honores correspondientes, zarparon a la 1:30 de la madrugada, pasando por la boca del Yavarí, cargando leña y reses en Tupi. Continuaron viaje pasando por una serie de pequeños puertos brasileros y con nuevos desperfectos de las máquinas de la *América,* llegaron a un atajo entre el Amazonas y el Yapurá, que les permitiría no ser avistados por alguna embarcación colombiana que navegara por esas aguas. Continuaron el recorrido hasta un punto en que el Yapurá toma el nombre de Caquetá.

Entre el 5 y 8 de julio continuaron surcando el río Caquetá, aproximándose a la zona decisiva y llegando a la Aduana y puerto de Apaporis, que era el punto de confluencia de los límites entre el Perú, Brasil y Colombia. El 10 de julio partieron del Apaporis a las 6:30, teniendo a la vista ya el lado peruano del Caquetá, después de trece días de navegación ininterrumpida, superando obstáculos y toda suerte de dificultades, llegaron al escenario donde debían cumplir con la misión encomendada. A las 12:30 horas, la flotilla peruana llegó frente a La Pedrera, con la *América* izando el pabellón de combate y en zafarrancho de combate.

La Pedrera está ubicada sobre la margen derecha del río Caquetá, inmediatamente al sur de la desembocadura de la quebrada de Puré y a 70 kilómetros aguas arriba de la desembocadura del río Apaporis, antiguo límite entre Perú, Brasil y Colombia[52].

El río Caquetá, de 2 200 kilómetros de longitud aproximadamente, siendo navegable solamente la mitad, tiene varios pasos difíciles, entre los cuales se encuentra la fuerte correntada frente a La Pedrera. La navegación en tiempo de vaciante se hace difícil y se necesitan prácticos que conozcan muy bien estas variantes. La orilla izquierda del Caquetá es alta, en cambio la derecha es baja e inundable, con excepción de las zonas de saltos y cascadas en que el río se estrecha sobre orillas elevadas, como en La Pedrera, en una extensión aproximada de un kilómetro. A la altura de La Pedrera ambas márgenes del río se estrechan a cien metros aproximadamente, en tanto que aguas abajo varían entre 150 y 1 000 metros.

Por estas condiciones, el campo de tiro de la posición colombiana fue excelente, pues dominaba la extensión del río a ambos lados. Su campamento contaba con diversas instalaciones: cuartel, hospital, dos oficinas administrativas, una lancha para el servicio de puerto y protección de minas en la rada. A veinte kilómetros aguas arriba de La Pedrera estaba ubicado el fundo Córdoba, también sobre la margen derecha, y estaba unido a La Pedrera por una trocha bien conservada. Los puestos de Córdoba y La Pedrera habían sido ocupados militarmente por Colombia en 1910.

En enero de 1911, antes de la llegada del general Gamboa y sus hombres, ya habían sido ocupados los puestos colombianos por cuatro pelotones de gendarmes vestidos de civil, los que sumados a los 175 hombres entre oficiales y tropa, daban un efectivo de 276 combatientes, superando en número a los 240 hombres que llevaba el batallón peruano N° 9, incluyendo oficiales.

Además, habría que agregar como una ventaja muy importante, que esta guarnición colombiana ocupaba una posición dominante, infranqueable en el frente del río por la cashuera que forma dos peligrosos remolinos a ambos lados del río, obstáculo que se completaba con la zona pantanosa que rodeaba la posición, excepto por el norte, de modo que solo pasando la cashuera era posible su conquista.

A las 12:30 horas del día 10 de julio de 1911, arribó la flotilla peruana a la zona de La Pedrera. Cuando fue avistada a la distancia, los colombianos que esperaban a sus refuerzos prorrumpieron en demostraciones de alegría y entusiasmo, pero cuando advirtieron que se trataba de una fuerza peruana, grande fue su sorpresa.

Benavides ordenó detener la marcha y de inmediato dispuso que un bote a cargo del subteniente Bergerie, acompañado de un corneta les

entregase la siguiente misiva

"A bordo de la cañonera *América*. Julio 10 de 1911

Señor General Comandante de las tropas colombianas:

Habiendo encontrado el Caquetá peruano o sea la margen derecha de este río, ocupada por fuerzas colombianas que Ud. comanda, véome en el caso de notificarlo para que dicha tropa desocupe la margen citada, en el término de dos horas que comenzarán a contarse desde el momento de la entrega de esta intimación. Transcurrido el plazo sin que haya procedido a la desocupación que exijo, me veré precisado a emplear la fuerza para hacer respetar la integridad nacional de mi Patria.

Creo que sólo un error involuntario haya podido dar lugar a que Ud. y sus tropas ocupen la margen derecha del Caquetá y no la izquierda; pues los derechos de mi patria sobre la primera, por no ser posible ni siquiera discutirlos, han sido siempre y son reconocidos por las demás naciones.

Las buenas relaciones y simpatía que han unido siempre al Perú y Colombia, me hacen creer en el error citado y es por esta consideración que ofrezco a ustedes las facilidades necesarias, como lanchas y demás medios de que pueda disponer para que las tropas de su mando verifiquen su traslación a la margen izquierda de este río.

Advierto a usted que todo movimiento de tropas en su campamento que pueda hacer suponer preparación para resistir a la intimación que hago, lo consideraré como un acto hostil y procederé en consecuencia.

Igualmente hago saber a usted, que el Oficial nombrado para la entrega de esta intimación y que dirá a usted la hora en que termina el plazo que doy para la desocupación, deberá encontrarse de regreso de su comisión a bordo de esta cañonera treinta minutos después de su partida y que no dudo que dada la cultura del ejército colombiano, se le guarden todas las consideraciones que en tales casos merece un Oficial. Dios Guarde a usted. (firmado) Comandante *ÓSCAR R. BENAVIDES*"[53].

A los cuarenta y cinco minutos, el bote del subteniente Bergerie, se apartaba de la orilla seguido de un bote colombiano con el oficial mensajero que resulto ser el médico de la guarnición, doctor José Vicente Garcés, quien entregó la siguiente comunicación:

"Un sello. República de Colombia. Gendarmería Nacional, Sección 11 Comando Superior Expedición Caquetá

La Pedrera, 10, de julio de 1911

Señor Comandante Óscar R. Benavides.- Presente

Acuso recibo de su atenta nota en que me notifica la desocupación inmediata de la margen derecha del Caquetá o sea el lugar que ocupo con la fuerza de mi mando. La ocupación de la citada margen, hace más de un año que se verificó, estableciendo en ella una Aduana que la ha reconocido en Brasil y Colombia. La ocupación militar la he verificado por orden del gobierno de mi Patria, sin cuya orden no podré desocuparla porque

desobedecería sus órdenes y faltaría por consiguiente al cumplimiento de mis deberes. Creo sin embargo que por medios diplomáticos de las Cancillerías de nuestros países se puede llegar a un acuerdo favorable y honroso para las dos repúblicas hermanas.

Si usted estima conveniente, podemos mandar dos comisiones hasta la ciudad de Manaos, a fin de avisarle al señor Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, la notificación que Ud. me hace, sin duda alguna por orden de su Gobierno, y que el mío de seguro ignora. Esta, es a mi modo de ver, la medida más laudable y que tenderá a evitar una guerra entre dos repúblicas que nacieron y se liberaron juntas.

Tengo además necesidad de llamar a este punto, a las fuerzas que existen en la boca del Cahuinari para en caso de desocupar este punto, hacerlo con todo a la vez y necesito tres días para hacerle llegar mis órdenes.

Espero reciprocidad para el comisionado que conduce esta comunicación dejándole regresar trayendo su última resolución. Le advierto además que usted no podrá desembarcar tropas en este punto, sin anuencia de mi gobierno. Dejo en estos términos contestada la suya y me suscribo de usted atento y seguro servidor. (firmado) general *J. ISAÍAS GAMBOA*"[54].

Apenas recibida la respuesta del general Gamboa, el comandante Benavides dictó de inmediato un ultimátum que entregó al comisionado colombiano, el cual estaba concebido en los siguientes términos:

"A bordo de la cañonera *Loreto*, Julio, 10 de 1911

Señor General Comandante de las Fuerzas colombianas.

En respuesta al oficio de usted, en contestación a la intimación para que las tropas de su mando desocupen el Caquetá peruano, siento decirle que no me es posible aceptar ninguna de las proposiciones de usted y que en tal virtud, terminado el plazo que di a usted de dos horas o sea a las 4.20 de la tarde, procederé a emplear la fuerza para obtener la indicada desocupación. Dios Guarde a usted. (firmado) *ÓSCAR R. BENAVIDES*"[55].

Tal como lo había indicado en su comunicación de intimación, al cumplirse el plazo dado, el comandante Benavides, dio la orden de iniciar el ataque a la guarnición colombiana de La Pedrera. Los colombianos no pensaron que se iniciaría el ataque en un momento en que faltaba apenas un par de horas para el ocaso, teniendo en cuenta las favorables condiciones de defensa de la guarnición, pero Benavides quería indicar así el rigor de su palabra y desde el inicio, no dar descanso al adversario, tratando de descubrir los puntos débiles y los de mayor oposición de fuego.

La disposición de la flotilla para el combate fue la siguiente: Inicialmente, la cañonera *América* emplazada a 350 metros, se acercaría a una distancia de 80 metros de la posición enemiga, desde donde se inició el fuego, tanto de fusilería como del cañón de proa, que estaba a cargo del teniente segundo Héctor Mercado. Como ambos cañones,

el de proa y el de popa eran fijos, para disparar el de popa tenía que maniobrarse el buque para poder disparar y viceversa. Estas maniobras fueron ejecutadas por el teniente Manuel Clavero con gran maestría, dadas las condiciones de las fuertes correntadas que se producían en ese punto, encontrándose ya en un nutrido intercambio de fuego con las fuerzas de la guarnición.

Mientras tanto, la *Loreto,* a cuyo bordo iba el segundo jefe del batallón, mayor Manuel Ramírez con la tercera compañía, se adelantó surcando la margen derecha para tratar de buscar una zona apropiada para el desembarco, pero tras denodados esfuerzos comprobó que el terreno estaba completamente inundado, lo que descartaba cualquier intento de desembarco en esa zona.

En espera de los resultados de la acción emprendida, la *Estefita* llevando a bordo al tercer jefe del Batallón con la cuarta compañía, y, más a retaguardia la *Tarapoto* con la primera compañía, se mantenían a la expectativa esperando los resultados de la acción, listas para intervenir.

A los pocos instantes de iniciada la acción, el teniente Bergerie cayó mortalmente herido por una bala enemiga que le destrozó la carótida, mientras la *América* trataba igualmente de realizar un desembarco, que se hizo imposible por las condiciones del terreno, formado por grandes cenagales. Durante el fuego graneado que se mantuvo entre ambos combatientes, también cayó mortalmente herido el teniente Pinglo.

Manuel Clavero, conjuntamente con los prácticos de a bordo, llegó a la conclusión de que era necesario buscar otro camino y que no era otro que tratar de remontar el río contra la fuerte correntada y los peligrosos remolinos que se formaban, lo que comunicó al comandante Benavides, sugiriéndole cesar el fuego por estar ya oscureciendo e intentar efectuarlo al día siguiente. El combate terminó a las 18:30 horas, retirándose la flotilla a la isla Mongubas, donde atracaron en el lugar previamente asignado. Se dispuso que la lancha *Estefita* se acondicionase como buque hospital, y a la cual trasladaron a los heridos, falleciendo durante la noche, un sargento y un cabo.

Al amanecer del 11 de julio, procedieron a sepultar a los cuatro fallecidos y a las 9:00 horas se procedió a distribuir el rancho, a fin de disponer de todo el día para el ataque.

Clavero convocó una reunión de todos los prácticos de la flotilla, a fin de estudiar la mejor forma de remontar las fuertes correntadas producidas por la cashuera, para recomendar al comandante Benavides el mejor curso a seguir.

Se dio la orden de reanudar el fuego, tratando de cubrir a la *Loreto* que nuevamente intentó remontar la zona de corrientes. Durante esta acción, en medio de nutrido fuego y mientras efectuaba una maniobra

forzada, se rompió la cadena del timón, quedando al garete a poca distancia de las trincheras y de la fusilería adversarias. Al momento se ordenó que la lancha *Estefita* acudiera a darle apoyo para remolcarla fuera de la zona de fuego.

El combate continuó durante todo el día, habiendo la *América* intentado nuevamente trasponer la correntada, lo que fue imposible, pero sirvió a los prácticos para tener un conocimiento más fundamentado sobre la altura de la cashuera, donde la resistencia al paso de las embarcaciones era más fuerte.

A las 17:40 horas se dio el alto al fuego, y los buques se replegaron nuevamente en la isla Mongubas, donde se dio atención a los heridos. Benavides tuvo una reunión con los tenientes Clavero y Mercado y los prácticos de la *América,* llegando a la conclusión de que la única manera de desembarcar las tropas peruanas era pasando la cashuera, tratando de superar las corrientes y remolinos.

A partir de las 24:00 horas, Clavero maniobró su buque para ponerse a la cuadra de la guarnición colombiana, y procedió a cañonearla en forma intermitente para fatigar, crear zozobra y mantenerlos en vigilia toda la noche a fin de bajarles la moral mediante estas maniobras, las cuales tuvieron éxito según declaraciones posteriores de los prisioneros.

El día 12 de julio de 1911, a las 10:45 horas se ordenó zafarrancho de combate y la *América* y *Loreto* avanzaron río arriba para ponerse frente al enemigo en son de combate. Este había reforzado sus trincheras con personal venido de Córdoba y un numeroso contingente de indios que habían sido armados y entrenados.

El plan adoptado fue que la *América* atacaría de frente con fuego graneado, mientras que la *Loreto*, por ser más veloz y tener sus máquinas en mejores condiciones, forzaría el paso de la cashuera. Tras intentarlo repetidas veces, la *Loreto* estuvo a punto de vararse, por lo que desistió de un nuevo intento y esta vez el teniente Clavero, teniendo en cuenta que su buque tenía menos calado, solicitó permiso para realizar la maniobra de forzar el paso, cubriéndola, en este caso, la *Loreto* con sus fuegos.

Entró la cañonera a la parte mas angosta del canal y por consiguiente la zona más correntosa y a una distancia aproximada de cien metros de la orilla, y en medio de un nutrido fuego enemigo. Repentinamente, un disparo enemigo destruyó el manómetro de la caldera de proa, perdiendo momentáneamente el control de la presión y por consiguiente disminuyendo la velocidad, lo que fue aprovechado por el enemigo, que con su fuego nutrido ocasionó numerosos heridos. Clavero ordenó que Mercado se hiciera cargo personalmente de las máquinas y que se forzara la presión a fin de darle la máxima velocidad, aun con el peli-

gro de que pudieran explotar.

Clavero se hizo cargo personalmente del timón y Mercado de las máquinas, y en una conjunción de esfuerzos de hombres y máquinas luchando denodadamente contra las fuerzas de la naturaleza y del enemigo, la cañonera logró pasar aguas arriba de la cashuera aproximadamente a las 13:00 horas.

Una vez fuera de la gran correntada y de los remolinos, Clavero dispuso que los prácticos estudiasen y guiasen a la cañonera al lugar más factible para desembarcar a la tropa, lo que se consiguió en la cabecera misma de la entrada a la quebrada del Puré. Los primeros en saltar a tierra fueron el subteniente Carlos Muñoz y el cabo Juan Aguirre.

La *Loreto*, al ver que la *América* había ya transpuesto la cashuera, forzó sus máquinas y en una maniobra muy difícil, logró también dominar este gran obstáculo, atracando a popa de la *América*, y de inmediato, las tropas que transportaba, se sumaron a las tropas que se dirigían a las trincheras enemigas. Mientras las tropas avanzaban, la *América* zarpó para ponerse frente a las defensas adversarias y abrió fuego nutrido contra ellas, con el doble objeto de proteger el ataque por tierra y causar el mayor número de bajas en las fuerzas enemigas que se encontraban desmoralizadas al ver que contra todo cálculo, los peruanos habían pasado la cashuera.

Los peruanos dominaron con muy poca resistencia a los colombianos que se retiraban en desbandada, huyendo a nado hasta alcanzar la otra orilla unos, y por la trocha hacia Córdoba otros, estando a la cabeza el general Gamboa. El general Valencia con un grupo de soldados y de indios uruhuanis, se internaron en la selva, donde posteriormente fue abandonado por los indios dejándolo solo con cinco soldados.

Se capturó finalmente toda la guarnición con todo su parque y se tomó prisioneros a los que no pudieron huir. El comandante Benavides, dispuso que se organizaran patrullas para la persecución de los que habían fugado, a fin de evitar que se reagruparan y se hicieran fuertes en algún lugar, y precaver, así, que se prolongase la acción.

A fin de no dar respiro al enemigo, se dispuso que el mayor Ramírez Hurtado, a bordo de la *Loreto* se dirigiese a puerto Córdoba al mando de la primera Compañía, a pesar de que ya se venía la noche, pero estaba decidido a completar su misión.

A las 17:20 horas se terminó de embarcar la tropa de la primera compañía y se ordenó que se emprendiera viaje a Córdoba, pero una fuerte correntada hizo fracasar hasta en dos intentos de avanzar aguas arriba. Teniendo en cuenta además, la oscuridad de la noche, el desconocimiento de los canales, no hubo otra alternativa que aplazar la operación para el día siguiente.

El triunfo al recuperar La Pedrera como territorio peruano fue in-

objetable. La bandera colombiana fue arriada por el capitán Felipe E. Mejía, ayudante mayor del Batallón y el cambio de banderas se realizó al toque de la "Marcha de Banderas" ejecutado por el corneta del batallón.

Poco después, toda la flotilla naval peruana se apostó en el puerto de La Pedrera: la *Loreto* a proa de la *América*, la *Tarapoto* al costado de la *Loreto* y la *Estefita* al costado de la *América*, a fin de organizar el traslado y concentración de los heridos para que fueran atendidos en un solo lugar por el médico del batallón. A los prisioneros se les recluyó en la bodega de la *América*, no sin antes cavar sepulturas para enterrar a los fallecidos de ambos bandos.

En la madrugada del 13 de julio, se despachó por la trocha a una compañía al mando del capitán Rafael Zaraus hacia el puesto de Córdoba, mientras el comandante Benavides se embarcaba en la *América* y tras dos horas de difícil surcada llegó a dicho puerto y poco después se le unían las fuerzas que se habían enviado por tierra. No encontraron enemigos, por lo que se dejó establecido un puesto de vigilancia regresando a La Pedrera.

Durante el último día del combate, hubo cinco bajas y 22 heridos, entre soldados y tripulantes de la *América* y de la *Loreto*. Se capturaron 23 hombres de los cuales un oficial y cinco murieron durante el trayecto a Iquitos, por tener serias heridas.

El botín de guerra fue considerable: un estandarte bordado en seda y oro, obsequio de las damas de la ciudad de Magdalena, una bandera de la guarnición, 72 fusiles Mauser con sus respectivas bayonetas, 16 carabinas, 50 machetes y 40 mil cartuchos para fusil, una máquina para colocar minas en el río, el archivo del destacamento, víveres, medicinas, y uniformes.

Una vez consolidada la zona peruana de La Pedrera y Córdoba, las tropas peruanas se enfrentaron, mientras duró su estadía, a un enemigo aún más letal: las enfermedades tropicales que se ensañaron con el personal que no era de la región principalmente, y con la clamorosa carencia de medicinas. Se hicieron comunes el beriberi, el vómito negro y la malaria entre las más peligrosas.

Debido a las malas condiciones de las máquinas de la *América*, así como del delicado estado de salud de su comandante, el teniente Clavero, Benavides dispuso que al amanecer del 18 de julio se transbordaran a la cañonera todos los enfermos y heridos, incluido el doctor Vivar que sufría una grave recaída de beriberi, a fin de partir hacia Iquitos. El teniente Clavero recibió los partes de combate para el prefecto del departamento y para el comandante general de la Quinta Región. Durante el largo viaje a Iquitos, fallecieron algunos enfermos.

Días después de la llegada de la *América* a Iquitos, el 11 de agos-

to, fallecía por efectos de la enfermedad el teniente primero Manuel Clavero, ante la consternación del pueblo loretano, quien le dio una imponente despedida, declarándolo Héroe Nacional.

José Manuel Sixto Clavero Muga había nacido el 1° de abril de 1879. Hizo sus primeros estudios en el Instituto Peruano Inglés y en el Liceo Internacional. Al término de sus estudios escolares, se presentó a la Sección Naval de la Escuela Militar y Naval que funcionaba en Santa Sofía bajo la dirección del capitán de navío Melitón Carvajal. Durante sus años de estudios sobresalió en diversos cursos de ciencias, graduándose como guardiamarina el 12 de enero de 1902 con el primer puesto de su promoción. Con sus cuatro compañeros de promoción (Althaus, Gálvez, Goicochea y Salaverry) viajó a la Argentina para adquirir la experiencia práctica, que por entonces la marina peruana no podía brindar. En la Armada Argentina, fue destacado a la fragata *Sarmiento*, llevando a cabo el viaje de circunvalación. Posteriormente, fue destacado al Apostadero Naval de Río Santiago y un breve embarque en el destructor *Entre Ríos*, retornando al Perú en 1904. El 1° de febrero de ese mismo año fue ascendido al grado de alférez de fragata. Dos años más tarde, habiendo obtenido el grado de teniente segundo el 27 de julio de 1907, fue designado profesor de Hidrografía y Maniobra en la Escuela Naval, cargo que desempeñó por dos años y luego pasó a prestar servicios en el transporte *Iquitos*. En setiembre de 1909, habiendo sido promovido a teniente primero el 27 de julio, fue cambiado de colocación a Loreto, siendo nombrado comandante de la cañonera *América*, cargo que asumió en diciembre de ese año. Al mando de esta nave prestó importantes servicios haciendo exploraciones y estudios en el alto Marañón y en el Napo así como en el Curaray, levantando planos, determinando latitudes y efectuando apuntes sobre la región, que fueron muy importantes para navegaciones futuras y conocimiento de la región. Al regreso de la expedición a La Pedrera en la que contrajo una grave enfermedad tropical, falleció el 11 de agosto después de despedirse de los que lo acompañaban y dictar sus últimas disposiciones a su compañero el teniente Taboada. Fue velado en el salón de sesiones del Concejo Provincial[56].

La misión de recuperar territorio peruano en el Caquetá se había cumplido exitosamente, el paso siguiente sería ratificar oficialmente ese hecho, destacándolo ante la opinión pública nacional e internacional.

El 22 de julio de 1911 se realizó con toda solemnidad la instalación oficial de la Aduana peruana de Puerto Córdoba, estando presente el administrador de la aduana brasilera de Nariño. Se asentó un Acta con la firma de los presentes y después de haber ejecutado la Banda del Batallón No. 9 los Himnos del Perú y Brasil.

Pero cual no sería la sorpresa del comandante Benavides, cuando el

24 de julio, hallándose de inspección en la boca del Apaporis, llegó a ese lugar un destacamento colombiano a órdenes del general Gamboa, procedente de Teffé, acompañado de una Comisión Mixta, que bajo la presidencia del mismo general integraban el doctor Domingo Irurita y los señores Benjamín Castillo y Rubén Vásquez, todos colombianos y el ingeniero peruano Germán Klinge, este último con un oficio del cónsul del Perú en Manaos, señor Rey de Castro, en el que se le comunicaba haberse celebrado entre los Gobiernos del Perú y Colombia un convenio de *Modus vivendi,* en virtud del cual las fuerzas peruanas debían abandonar el Caquetá para dirigirse al Putumayo.

La sorpresa e indignación del comandante Benavides, no tuvo límites, le pedían que abandonara los territorios que había reconquistado con las armas a costa de tantas vidas, esfuerzos y sacrificios, que incluso en esos mismos momentos seguían pagando un alto tributo en pérdidas humanas, con gran parte de sus soldados enfermos, muchos de ellos moribundos. Consideró que tales instrucciones solo podían explicarse por habérseles impartido en la ignorancia de todo lo ocurrido para reconquistar La Pedrera.

Los siguientes acontecimientos se desenvolvieron en la vía diplomática, y ya han sido tratados en el capítulo IV del presente tomo.

NOTAS AL CAPÍTULO XIII

1. VALCÁRCEL, Carlos..., *El Proceso del Putumayo y sus secretos inauditos*. Lima, Imprenta "Comercial de Horacio La Rosa & C°, 1915. Nota de pie de página, p. 1.
2. REY DE CASTRO, Carlos..., *Los escándalos del Putumayo*. Cita al señor Geo. B. Michell, señalando que "...mediante este arreglo de fijar con toda claridad dos hechos...", p. 9.
3. *Ibídem*.
4. *Ibídem*..., p. 10.
5. *Ibídem*.
6. *Ibídem*..., p. 13.
7. Michell, citado en la obra de Rey de Castro, p. 13.
8. Anónimo..., *El libro Rojo del Putumayo*. Santa Fe de Bogotá, Editorial Presencia Ltda, 1995. Prólogo, p. 14.
9. REY DE CASTRO, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 13.
10. Anónimo..., *El Libro Rojo*..., p. 48.
11. Aparece en el libro de Rey de Castro, p. 14.
12. VALCÁRCEL, Carlos..., *Ob., cit.*, p. 331.
13. Véase en el Capítulo VI del libro *El libro del Putumayo* más descripciones de los witotos a partir de la versión del francés Eugenio Rubochon.
14. VALCÁRCEL, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 331.
15. *Ibídem*..., p. 333.
16. *Ibídem*..., p. 334. Michell recogido en el libro de Rey de Castro, p. 14.
17. REY DE CASTRO, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 79. Véase además, la producción por Secciones, en las zafras que terminaron el 31 de marzo y el 30 de abril de 1912, respectivamente, y el número de nativos que trabajaron, p. 135.
18. REY DE CASTRO..., p. 83.
19. VALCÁRCEL, Carlos..., *Ob. cit.*, pp. 337-338.
20. THORP, Rosemary..., *Crecimiento*...
21. Anónimo..., *El Libro Rojo del Putumayo*, p. 55.
22. *Ibídem*..., p. 57.
23. *Ibídem*..., p. 61.
24. LARRABURRE Y CORREA, Carlos..., *Perú y Colombia en el Putumayo*. Barcelona, Imprenta Viuda de Luis Casso, 1913.
25. Anónimo..., *Ob. cit.*, pp. 107-108.
26. Denuncia del señor Saldaña Roca ante el Juez del Crimen de Iquitos. Esta denuncia se sumó a otra que formuló meses antes, en el verano de 1907, el director de *La Felpa* y *La Sanción* de Iquitos, el "intrépido Rocca", que en realidad no era otro que Benjamín Saldaña Roca; y meses después corrió el denuncio del 9 de agosto de 1907 ante el Juez del Crimen de Iquitos.
27. *Loc. cit.*

28. *La Prensa*, diciembre 30, 1907, p. 1, Ed. mañana.
29. VALDERRAMA, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 2.
30. Anónimo..., *Ob. cit.*, cap. VII, p. 86.
31. *Ibídem...*, p. 87.
32. *Loc cit.*
33. *Loc cit.*
34. *Ibídem...*, p. 93.
35. VALCÁRCEL, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 21.
36. *Loc. cit.*
37. Anónimo..., *Ob. cit.*, p. 179.
38. *Loc. cit.*, Prólogo, p. 20.
39. *Ibídem...*, p. 22.
40. Carta de don Enrique Deschamp.s. En: *El Proceso del Putumayo*, pp. 336-337.
41. VALCÁRCEL, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 12.
42. LARRABURRE Y CORREA, Carlos..., *Ob. cit.*, p. 17.
43. *Ibídem...*, pp. 17-18.
44. Anónimo..., *Ob. cit.*, p. 143.
45. *Loc. cit.*
46. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República del Perú*, T. XII, 1968, p. 121.
47. ZÁRATE, José, FERREYROS Alberto..., *El Mariscal Benavides, su vida y su obra.* Lima, 1976, p. 147.
48. ZÁRATE y FERREYROS..., *Ob. cit.*, p. 102.
49. ZÁRATE y FERREYROS..., *Ob. cit.*, p. 103.
50. *Ibídem...*, p. 128.
51. ROMERO, Fernando..., *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933)*, Lima, 1938, p. 108.
52. ZÁRATE y FERREYROS..., *Ob. cit.*, p. 145.
53. ROMERO..., *Ob. cit.*, p. 118.
54. *Ibídem...*, pp. 118-119.
55. *Ibídem...*, p. 119.
56. Revista *Kanatari*, Suplemento XXI, 18 Diciembre 1988, Iquitos, Perú.

CUARTA PARTE

LA ACTIVIDAD NAVAL

Capítulo XIV
POLÍTICA NAVAL

A. LA SITUACIÓN NAVAL EN SUDAMÉRICA

Durante casi medio siglo, el almirantazgo británico se mostró cauto en aceptar buques de línea propulsados a vapor. Las razones que aducían eran varias, entre ellas una que se hizo pública fue que una decisión de esa naturaleza llevaría a una inmediata carrera armamentista que dejaría totalmente obsoletos a la gran cantidad de navíos de línea del periodo de la vela que formaban el grueso de la flota. Las cosas cambiaron cuando Francia, España y la pujante Alemania incursionaron con éxito en el desarrollo de naves cada vez más grandes, protegidas y poderosas. La respuesta británica fue el *Dreadnought*, puesto en servicio en 1906. Como ya se señaló al tratar sobre el avance naval del periodo, la aparición del navío de línea de artillería homogénea, cuyo blindaje debía atender a las necesidades de la velocidad, convirtió en obsoletos a todos los buques de diseño anterior. La reacción no se hizo esperar, y pronto las potencias comenzaron a construir y comisionar naves que respondían a los criterios de diseño del nuevo buque de guerra.

América del Sur vivió algunos efectos de este proceso de transformación de la guerra naval. Conforme ha estudiado Robert L. Scheina[1], a principios de este siglo era claro el predominio naval de Brasil, Argentina y Chile en nuestro continente. Latinoamérica se ha distinguido por una larga historia de recelos y conflictos entre nuestras naciones, y los tres países mencionados no eran una excepción a esta regla.

El final de siglo había sido especialmente difícil para Chile y Argen-

tina, por problemas limítrofes, superados en parte con la mediación británica que llevó a la firma de los tratados de mayo de 1902, al punto que Argentina había vendido al Japón los dos acorazados que estaba construyendo en Italia.

Aquel mismo año asumió el cargo de canciller brasileño José María da Silva Paranhos Júnior, Barón de Río Branco, iniciando una nueva era en la flamante república[2]. Durante sus diez años como canciller, el Barón de Río Branco logró diversos éxitos diplomáticos, entre los cuales estuvo el arreglo de numerosos problemas fronterizos pendientes, sentando asimismo las bases para constituir a su nación en una potencia sudamericana con aspiraciones de trascender el marco continental. Como toda potencia que se estimase como tal, Brasil también debía contar con una marina respetable. Así, en 1904, se puso en marcha el ambicioso programa naval del almirante Julio de Noronha, considerando la adquisición de tres acorazados de 13 000 toneladas, tres cruceros de 9 700 toneladas, seis destructores, seis torpederos y seis lanchas torpederas[3].

Apenas dos años después, tras la aparición del *Dreadnought*, el gobierno brasileño debió modificar su programa naval, para incluir tres buques de este nuevo tipo, dos cruceros exploradores, de 3 150 toneladas, diez destructores y tres submarinos. Finalmente, en 1910 llegaron a ser incorporados a la flota brasileña los acorazados *Minas Gerais* y *Sao Paulo*, que se unían al *Deodoro* y al *Floriano*, naves construidas en 1899 y 1900, respectivamente[4]. La vida activa de los *dreadnoughts* brasileños se inició con un hecho poco feliz: el terrible motín de noviembre de 1910, en el cual perdió la vida el comandante del *Minas Gerais*[5].

Pese a esto, la marina brasileña tuvo una clara ventaja sobre sus contrapartes sudamericanas, hasta 1915, cuando los dos acorazados argentinos, *Rivadavia* y *Moreno*, fueron incorporados a la flota de su país. Como era previsible, el plan naval brasileño despertó el recelo argentino, cuyas diferencias con Brasil y Uruguay respecto a la jurisdicción sobre el Río de la Plata y la isla Martín García, habían pasado a ser el tema más importante en el campo marítimo, tras el arreglo del diferendo con Chile.

Ya en 1908 se iniciaron las gestiones para construir dos acorazados, motivando una seria competencia entre astilleros alemanes, británicos y norteamericanos. Adjudicados finalmente a la firma norteamericana Fore River Company, la construcción tomó más tiempo del previsto y solo fueron entregados en la fecha ya citada. Tres años antes, en 1912, se aprobó la adquisición de cuatro destructores construidos en Alemania, que venían a reforzar a la ya numerosa flota de mar argentina[6].

Chile, por su parte, tampoco quiso quedarse atrás en esta carrera y

en julio de 1910, fue aprobada una ley autorizando la construcción de dos acorazados, seis destructores y dos submarinos. La construcción de sus dos naves capitales fue encomendada a Vickers Armstrong, de Newcastle, Gran Bretaña, y si bien se inició en 1911, no había concluido cuando estalló la Primera Guerra Mundial, siendo incautados por el Almirantazgo británico.

Al concluir la conflagración, el gobierno de Londres devolvió una de esas naves, que fue bautizada *Almirante Latorre*, entregando dos cruceros de batalla en reemplazo del segundo acorazado. Para formarnos una idea de la magnitud de la flota chilena de inicios del periodo, podemos señalar que estaba formada por cinco cruceros y un cazatorpedero, un buque acorazado, siete destructores, cinco torpederos, y cierto número de naves auxiliares[7].

La carrera naval a la que con tanto entusiasmo se habían lanzado estos tres países sudamericanos no concluiría tras la entrega de los cinco acorazados señalados, pero ciertamente hubo un cambio cualitativo debido al elevado precio de construcción, operación y mantenimiento de esas naves. Todo ello resentía las finanzas públicas brasileñas, argentinas y chilenas, lo que motivo a abandonar algunos planes para ordenar nuevos acorazados. Para terminar de complicar la situación de esas grandes naves, la severa crisis económica de 1930, con sus consecuencias sociales, tal como el motín naval chileno de 1931, las condenaría a languidecer por falta de recursos.

Como bien lo indica la prestigiosa publicación británica *Jane's Fighting Ship* correspondiente a los años 1906-1907, solo tres marinas en Sudamérica eran consideradas de importancia, las ya mencionadas de Argentina, Brasil y Chile. Las otras, entre las cuales estaba el Perú, aparecían bajo el calificativo de insignificantes. Aquella dolorosa pero cruda realidad se ve reflejada en el cuadro comparativo adjunto, que toca solo el aspecto de la artillería, aspecto que sin ser el único sí resultaba determinante en ciertas circunstancias. Cabe señalar que dicho cuadro fue elaborado considerando las naves en servicio en 1907, algunas de ellas muy viejas y otras obsoletas ante la innovadora presencia del *Dreadnought* y los diseños asociados. (ver cuadro en la pag. 606).

De las tres principales potencias navales sudamericanas, la que tuvo mayor acercamiento con el Perú fue Argentina. La conjunción de una serie de elementos contribuyó a este hecho, entre ellos las tensiones que ambos países manteníamos con Chile, pero lo cierto es que hubo muestras de aproximación y cooperación conforme veremos más adelante. Chile, por su parte, mantenía una clara cooperación con Ecuador, procurando así tener en jaque al gobierno peruano, ante eventuales complicaciones en las fronteras norte y sur. Parte de este apoyo fue el arriendo del transporte *Casma*, en 1905, y la venta del cazatorpedero

Cuadro comparativo del armamento en las escuadras de Argentina, Brasil, Chile, Perú, Ecuador y México año 1907

Cañones	Argentina	Brasil	Chile	Perú	Ecuador	México
10"	7					
9,4"	2	6	4			
8,0"	8	4	10			
6,0"	48	20	48	4		
5,9"				4		
5,5"					2	
4,7"	40	34	26			2
4,0"					1	6
3,7"	4					
3,4"				6		
3,0"				16		
1,5"				16		
14 pdr.	6		3			
12 pdr.		4	39			
8 pdr.	5					
6 pdr.	37	40	79			2
3 pdr.	30	6	51		2	
1 pdr.	66	22	25			
Total cañones	253	136	285	46	5	10
Ametralladoras	6	37	68			
TLT	77	61	59	4		

Nota: pdr. : libras

TLT. : Tubo lanza torpedos

Almirante Simpson, en 1907, año en que el transporte fue devuelto. Pero, más importante que esto fue el envío de un oficial superior como asesor del Ministerio de Marina, en 1912[8].

Como es conocido, el Perú también tenía diferencias limítrofes con Colombia, país este último en el cual Chile mantenía una misión militar desde 1902. En el campo naval, en 1907, el gobierno de Colombia solicitó apoyo al de Chile para fundar su Escuela Naval, enviando al efecto un oficial superior que se encargó de esa tarea y dirigió la escuela hasta 1910[9].

B. LA INFLUENCIA EXTRANJERA EN EL PENSAMIENTO NAVAL PERUANO. LA REVISTA DE MARINA

Toda clasificación es más o menos arbitraria, y la que vamos a ensayar ahora no escapa a esa regla; sin embargo, estamos convencidos de

que la vida institucional de la armada podría dividirse en los siguientes grupos generacionales: aurorales (1800-1840), republicanos (1840-1870), los de la guerra (1870-1883), los de posguerra (1884-1920), los del ciclo norteamericano (1920-1940), los modernos (1940-1960) y los contemporáneos.

Los de posguerra, que son los que ahora interesan, se formaron en una marina sumamente pobre, en la cual las carencias superaban con creces las posibilidades. Fue una escuela dura que imprimió características especiales, motivándolos a participar en diversos campos de la actividad nacional. Así, en las ciencias y en las letras van a destacar hombres como Melitón Carvajal, Germán Stiglich, Manuel Vegas, Camilo Carrillo y Teodosio Cabada; mientras que en la política lo harían Carlos Rotalde, Roque Saldías y Federico Díaz Dulanto.

La formación de esta generación fue bastante heterodoxa, pues debido a las severas limitaciones que vivía el país, muy buena parte de los guardiamarinas que egresaban de la Escuela Naval eran enviados a hacer prácticas profesionales en las armadas de Estados Unidos, Francia, España y Argentina. A esto vino a sumarse la contratación de una misión naval francesa, en 1905, tema que trataremos con algún detalle más adelante[10]. Conforme señala Fernando Romero al hacer un ensayo sobre dicha generación, la experiencia vivida por estos jóvenes marinos resultó muy valiosa para la armada. Cada uno de ellos:

> "... recogió lo mejor de cada país, creando un fondo de conocimientos profesionales que permitió comparaciones valiosas que institucionalmente resultaron muy útiles... el horizonte social, económico y cultural del cuerpo de nuevos oficiales se amplió apreciablemente gracias a esa compra y venta de experiencias que se forma en las cámaras de los buques de guerra, en los cuales se combinan elementos a veces muy dispares, pero que a la postre terminan por homogenizarse"[11].

A todo ello se sumaban la influencia que ejercieron tanto los oficiales que habían vivido la dolorosa experiencia de la Guerra del Pacífico, como algunos distinguidos profesores de la Escuela Naval, tales como Federico Villarreal y Víctor Andrés Belaunde. Lo cierto es que todas estas variantes del pensamiento naval del periodo encontraron un adecuado y liberal medio de expresión en la *Revista de Marina*, cuyo primer número vio la luz en marzo de 1907, por esfuerzo de "unos pocos oficiales de nuestra marina militar", con el objeto de proporcionar al Cuerpo General de la Armada "los medios indispensables para adquirir o perfeccionar los conocimientos profesionales y seguir paso a paso la marcha de la gran máquina que llamamos marina de guerra"[12].

No hemos encontrado mayores datos sobre quiénes estuvieron directamente involucrados con el nacimiento de esta publicación, ni quién fue su director. Lo único que sabemos es que el joven alférez de

fragata José Manuel Clavero Muga, futuro héroe de La Pedrera, fue el editor de la revista desde el primer número hasta su cambio de colocación a Loreto, en setiembre de 1909, ya como teniente primero[13].

Hasta marzo de 1910, cuando se interrumpió su publicación, llegaron a salir treinta y seis números de la *Revista de Marina*. Volvió a aparecer en setiembre de 1916, cuando inició su segunda época a cargo del director de la Escuela Naval, en ese entonces el capitán de navío graduado José María Tirado. En aquella ocasión actuaba como redactor secretario el primer ingeniero doctor Pedro Valladares, como administrador el teniente primero Federico C. Taboada y como redactores los capitanes de corbeta Manuel V. Galdo y Alejandro Vinces, los tenientes primero José G. Carrillo, Alejandro Valdivia, Federico Díaz Dulanto y Víctor Escudero, así como el tercer ingeniero Carlos Fernández Dávila, los doctores Federico Villarreal y Adolfo Romero[14].

Es muy probable que varios de los mencionados hayan colaborado con la revista durante su primera época, pero lo cierto es que muy pocos artículos aparecieron firmados por sus autores, teniente segundo Isaías Bermúdez[15], P. Emile Bachour[16], Manuel I. Vegas, figurando las más de las veces con iniciales, J.E.S., P.V. y seudónimos: Armand Lufeau, Gaucho, Arufa o simplemente en blanco.

Entre los artículos firmados resulta de interés el que el alférez de fragata Manuel I. Vegas publicó en junio de 1908 bajo el título *El programa Naval Brasileño*[17]. Retornado de España en octubre del año previo, tras casi tres años de prácticas en la armada, Vegas analiza los planes brasileños y señala la íntima vinculación que debe existir entre el desarrollo nacional y el poder marítimo, entendiendo este último como flota comercial y flota de combate. Como colofón de su trabajo, va a proponer un plan de adquisiciones navales. Años más tarde va a retornar sobre este mismo tema, escribiendo un extenso ensayo que titula *Necesidad de que el Perú sea Potencia Marítima y medios de conseguirlo*, con el cual gana el concurso de la *Revista de Marina* correspondiente a 1918. En dicho trabajo, que se publica en dos números de la revista, Vegas hace gala de una vasta cultura y un amplio conocimiento de la situación sudamericana, principalmente en lo referido a Chile. Ferviente defensor de la importancia del poder naval, hace varias referencias a Mahan así como al general inglés C.E. Calwell, incluyendo también un interesante análisis de la economía peruana y el comercio bilateral con Chile. Resultan muy valiosos sus comentarios respecto a la conciencia marítima, planteando que el fundamento de un poder marítimo saludable, estriba en que la Nación esté firmemente convencida de la "necesidad vital y percutoria de que seamos fuertes en el mar, es decir, si existe el ambiente marítimo". Con una firmeza que hoy día resultaría herética, denuncia la total indiferencia de los gobernantes y políticos

peruanos respecto a los temas marítimos, llegando a incluir entre ellos a "ministros de [Guerra y] Marina que vienen a nuestra Escuela Naval a decir *por dos veces*, que: "La Marina es necesaria *mientras* no existe el ferrocarril longitudinal". Finalmente, propone la venta de algunas unidades y la adquisición de otras, de modo de constituir una flota basada en los dos cruceros existentes, a los que había que cambiar de carbón a petróleo, con una escolta de seis destructores de alta mar. También consideraba necesario contar con cuatro cruceros submarinos, dos más para la defensa móvil y uno de aprovisionamiento, todos ellos apoyados por un buque nodriza. Finalmente, planteaba dotar a la Armada con diez hidroaviones[18].

Otros colaboradores regulares de esa época inicial fueron Armand Lufeau y Arufa. En julio de 1908, el primero de ellos escribe un artículo que titula *Programa Naval*, en el cual critica la adquisición de unidades navales sin un plan preconcebido que permita constituir una flota medianamente coherente. Propone que se debe elaborar "un programa juicioso y razonado" que permita la formación de una escuadra que "nos proporcione una vida tranquila, [que] resguardaría nuestro comercio, incrementaría nuestras rentas fiscales y nos daría el poder militar y naval del Pacífico del Sur"[19]. Los trabajos de Arufa comienzan a aparecer a finales de 1908, tocando temas diversos, como la necesidad de un hospital naval, de embarcaciones pequeñas para la vigilancia de los faros, o la conveniencia de modificar el régimen de los contadores de marina[20].

El ingeniero Pedro Valladares era uno de los que ponía sus iniciales en los artículos y cartas al director, señalando la importancia de formar un cuerpo de ingenieros en base a los alumnos de la Escuela de Artes y Oficios[21]. Durante la segunda época de la revista continuaría colaborando con artículos de su propia especialidad, como sus *Breves apuntes sobre Termodinámica*, publicados en varias entregas a fines de 1918 y el primer semestre de 1919, que en esencia son las clases que dictaba a los alumnos de la Escuela Naval, y un extenso trabajo sobre *Aparatos auxiliares empleados a bordo para la alimentación achique y condensación*, que salió en varios números en 1919.

A partir de agosto de 1907, la *Revista de Marina* recibió el apoyo del Ministerio de Guerra y Marina, mediante la asignación de 5 libras peruanas mensuales con el fin de apoyar a propagar los progresivos adelantos de la ciencia naval"[22]. Sin embargo, dos años después, aduciendo la necesidad de reducir gastos públicos, surgió la idea de fusionarla con el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*. La medida mereció el más enérgico rechazo de los editores de la *Revista de Marina*, que defendieron la necesidad de "contar con un órgano independiente de influencias" en el cual poder expresar sus ideas y difundir las que se publicaban en otros países[23].

En la segunda época de la revista, encontramos que el número de artículos firmado se incrementa sensiblemente, demostrando que se ha hecho necesario asumir la responsabilidad de lo que cada colaborador escribe. Tempranamente encontramos al teniente segundo Enrique Labarthe, quien hace algunas serias críticas a los programas de la Escuela Naval y propone algunas modificaciones sustantivas al sistema de enseñanza profesional de la Armada[24]. También escribe proponiendo la creación de un servicio de Hidrografía[25], y en diciembre de 1918 participa en el concurso de la revista y obtiene una mención honrosa con su trabajo *Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú*[26].

Otro entusiasta colaborador de la época es el joven teniente primero Víctor Escudero, quien plantea la necesidad de crear un estado mayor; y el teniente segundo Manuel Jiménez, quien gana el concurso convocado por la revista en 1917, con un trabajo sobre la importancia del poder naval. Otros trabajos que aparecen entre 1916 y 1919 se refieren con creciente insistencia a la necesidad de establecer una Escuela Superior de Guerra Naval y, más importante aún, de un Ministerio de Marina. Finalmente, cuando este fue creado, la revista editorializó sobre el tema, publicando un bosquejo biográfico del capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, primero en ocupar dicha función así como pasajes de la moción presentada por los diputados Miguel Grau Cavero y Alberto Secada[27].

En ambas épocas son numerosas las transcripciones que aparecen en la revista, tratando así de cumplir con su cometido de difundir aquellos temas que puedan ilustrar a los miembros de la Armada. Así, encontramos trabajos comentando el libro del almirante británico Lord Jellicoe, *The Grand Fleet, 1914-1916*, sobre la importancia de las reservas navales, sobre el uso de dirigibles y aeroplanos tomado de la *Revista General de Marina*, de España, o de revistas alemanas, argentinas, brasileñas, chilenas, francesas, italianas, norteamericanas, etc.

El final de la Gran Guerra, que había dejado varios millones de muertos, trajo consigo un gran movimiento de opinión mundial en pro de la paz y la proscripción definitiva de la guerra. Se debatía la creación de la Liga de las Naciones, a la cual debían acudir los países que tuviesen diferendos, evitando así nuevas conflagraciones. El Perú no estuvo al margen de este movimiento y no faltaron las voces que planteaban la necesidad de reducir o incluso eliminar los gastos militares, y dentro de estos principalmente los navales. Esta actitud generó una natural reacción en diversos medios, uno de los cuales fue la *Revista de Marina*, cuyas páginas incluyeron el discurso de un representante de la Asociación Nacional Pro-Marina a los estudiantes de la Federación Universitaria, en la que se tocaban estos temas[28].

Algo que no ha dejado de llamarnos la atención es que la gran mayoría de los colaboradores de la *Revista de Marina* de aquel periodo, tanto de la primera como de la segunda época, son oficiales bastante jóvenes, muchos de los cuales han pasado largos periodos de entrenamiento en otras marinas. La libertad con que expresan sus ideas, incluso con franca crítica a la política naval o estatal vigente, merece ser destacada. Creemos que aquello obedeció fundamentalmente al contacto de las nuevas promociones de oficiales con realidades distintas a la nuestra, en las que se podía discrepar con altura de los puntos de vista de los superiores. Lamentablemente, esto fue perdiéndose con el tiempo.

C. LA MISIÓN NAVAL FRANCESA

La derrota peruana en la Guerra del Pacífico fue atribuida a diversos motivos, muchos de los cuales no pasaban de ser excusas o invenciones para ocultar nuestras propias carencias e imprevisión. Así, surgieron rumores que señalaban que Gran Bretaña había apoyado abiertamente a Chile, en una actitud que contrastaba con la del almirante Abel Bergasse du Petit Thouars, al defender Lima en enero de 1881. No es este el lugar de dilucidar tal tema, pero lo cierto es que la influencia francesa comenzó a crecer en forma notable tras el conflicto, comprendiendo en dicho proceso a las fuerzas armadas peruanas.

La presencia militar francesa en el Perú data de 1896, cuando los gobiernos de París y Lima suscribieron un acuerdo para ayudar a profesionalizar el ejército peruano, nombrando una Misión Militar, que se haría extensiva a la Armada, y que se encargaría de la conducción del Ejército para conseguir su modernización, iniciando de esta manera una nueva etapa en la organización y preparación de sus cuadros y elementos de alto mando. Ese mismo año arribaron los primeros cuatro militares franceses, iniciando así una labor ejecutiva y de mando en el Ejército, que habría de perdurar hasta 1939, con una breve interrupción entre 1924 y 1932. La influencia que llegaron a ejercer fue notoria y aún hoy persiste en ciertos aspectos de la vida institucional del ejército y, fundamentalmente, en su mentalidad colectiva[29].

Distinta fue la situación de la armada, ya que los oficiales navales franceses que vinieron al Perú fueron solo cinco y su permanencia en total duró únicamente nueve años, siendo seguida por una misión naval norteamericana que imprimió un fuerte sello en el modo de ser institucional de la Armada Peruana.

Lo concreto es que en marzo de 1905, poco después de que el presidente José Pardo iniciase su mandato, con el general Pedro E. Muñiz al frente del Ministerio de Guerra y Marina, el gobierno peruano solici-

tó al francés un teniente de navío para que dirigiese la Escuela Naval. La petición fue aceptada y el 25 de mayo de ese mismo año se contrató al teniente de navío Paul de Marguerye, con el grado de capitán de fragata de la armada peruana, quien partió poco después con rumbo a su nuevo destino[30].

Marguerye renovó su contrato en 1908 y promovido a capitán de navío por Resolución Suprema del 8 de mayo de 1909, se le nombró director de Marina, mientras se organizaba el Estado Mayor, en reemplazo del capitán de navío Daniel S. Rivera, quien pasó a presidir la Comandancia Principal de las Milicias Navales.

En julio de 1909, a sugerencia del director de Marina, se dispuso mediante Resolución Suprema del 14 de julio, que siendo necesario estudiar a la brevedad posible diferentes asuntos de organización, instrucción y administración en los buques de la Armada, cuya pronta resolución interesaba sobre manera al buen servicio de la Escuadra, se constituían tres comisiones de carácter permanente para el estudio de esos asuntos:

- Comisión de efectivos y administración, presidida por el capitán de navío José Ernesto de Mora.
- Comisión de artillería y torpedos, presidida por el propio Paul de Marguerye.
- Comisión de táctica naval y señales, presidida también por Marguerye.

Marguerye fue sustituido en diciembre de 1910 por el teniente de navío Pierre Napoleon Augustin Lucien Guette, quien vino acompañado por el de igual grado Joseph Alexandre Jean Theron, este último para hacerse cargo de la inspección de los sumergibles que estaban siendo construidos en Francia, por lo que fue designado comandante de la Estación de Sumergibles, y en adición a sus funciones, miembro de la Junta de Explosivos y arreglo y revisión del servicio de torpedos de la Escuadra. Ambos recibieron el grado de capitanes de fragata de la marina peruana.

En 1913, la Misión Naval Francesa ya contaba con cuatro miembros. En el periódico *Le Matin* de la ciudad de París, se publicó el siguiente suelto: "El teniente de navío Guilleux, segundo comandante del submarino *Prairial*, en Cherburgo, acaba de ser destinado para formar parte de la misión encargada de la reorganización de la Marina peruana. Como se sabe, esta Marina tiene ya por Jefe de Estado Mayor un oficial francés, el capitán de corbeta Guette".

Ese año de 1913, Guette había logrado traer a Perú al alférez de navío Louis Charles Damase Guilleux y al ingeniero Enrique Mareschal, igualmente promovidos en el escalafón peruano[31]. Una nueva nota sobre la Misión Naval Francesa apareció en el especializado periódico limeño *Peru Today*: "Los señores Louis Guilleux y Henry Mareschal, oficiales de la Armada francesa, contratados por el Gobierno para servir en la



Teniente de navío Joseph Alexander Theron, de la Misión Naval Francesa. Incorporado a la Armada peruana con el grado de capitán de fragata, se hizo cargo en 1910 de la Estación de Sumergibles. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Armada peruana, llegaron a Lima y se les ha asignado los siguientes cargos, al primero de los nombrados, jefe de la Comisión Naval de la República, y al segundo Inspector de Logística de la Flota"[32].

Estos tres últimos se encontraban presentes en el Perú en agosto de 1914, cuando estalló la Primera Guerra Mundial, retornando rápidamente a su patria para cumplir con su deber. Guilleux aún vivía en 1957, cuando los editores de *La Revue Maritime* le solicitaron escribiese sus recuerdos sobre la Misión Naval Francesa en el Perú[33]. Dichos recuerdos, unidos a información proveniente de archivos franceses y peruanos, nos permiten tener una idea de conjunto de la labor de ese grupo de marinos galos en nuestro medio.

Veamos primero quiénes eran estos personajes y qué hicieron antes y después de venir al Perú.

Por curioso que parezca, de Marguerye, el que más tiempo permaneció entre nosotros, no hemos podido conseguir dato alguno. Solo sabemos que empleó algunas semanas de 1905 para darse una idea de la situación peruana, entrando en funciones plenas como director de la Escuela Naval en enero de 1906, con un sueldo de 703,9,92 libras peruanas[34].

El segundo jefe de la misión, Guette, era natural de Nanteuil, habiendo egresado de la Escuela Naval en 1894 y ascendido a teniente de navío en 1905. Había servido en el crucero *Laperouse* en la división naval del océano Índico, así como en los cruceros *Iena*, *Galilee* y *Conde* en la escuadra del Mediterráneo, en la infantería de marina y en varias unidades menores. Su primer comando había sido una torpedera estacionada en Dunkerque. Entre fines de 1910 y 1914, revistó en la Primera Sección del Estado Mayor General, como jefe de la misión naval en el Perú. Al estallar la Primera Guerra Mundial pasó a comandar un grupo de automóviles provistos de cañón y luego sirvió en el crucero *Gloire*. En 1917 fue ascendido a capitán de corbeta y tomó el mando del torpedero de escuadra *Sakalave*. Al concluir la conflagración mundial, ya como capitán de fragata, pasó a ocupar un cargo en el Ministerio de Obras Públicas, hasta 1921, en que tomó el mando del crucero *Victor Hugo*. Serviría luego en la base naval de Brest, en el crucero *Voltaire*, y finalmente en el Estado Mayor General, retirándose en 1928[35].

Theron, el tercer miembro de la misión, nació en Pierre-Bénite, egresando de la Escuela Naval en 1901. Tras un año en el *Duguay-Trouin*, sirvió en los cruceros *Amiral Trehouart* y *Jurien de la Graviere*, antes de pasar a la Escuadra de Asia en el contratorpedero *Fronde*, 1905-1906. Su siguiente destino europeo fue el crucero *Du Petit Thouars*, y luego la Flotilla de Torpederos del Mediterráneo. Sirvió dos años en submarinos y en 1910 estudió en la Escuela Superior de Electricidad. Antes de venir al Perú estuvo destinado al contratorpedero *Janissaire*.

Al estallar la guerra se le dio el mando de una cañonera en el Sena, participando en 1915 en la campaña sobre los Dardanelos como comandante del *Ville de Rabat*. En 1916 sirvió en la División Naval de Oriente y al año siguiente pasó al crucero *Ernest Renan*. En 1921 fue ascendido a capitán de corbeta y entre 1924 y 1927 sirvió como agregado naval en Madrid, ascendiendo en ese cargo a capitán de fragata. Falleció dos años después en Toulouse[36].

El cuarto miembro de la misión naval francesa, Guilleux, había nacido en Segrè, egresando de la Escuela Naval en 1906. Tras servir un año en el *Duguay-Trouin* fue embarcado en el crucero *Desaix* y luego en el *Kleber*, haciendo en ellos la campaña sobre Marruecos (1908 y 1909), donde mereció ser distinguido por su coraje y valor. Sirvió luego en el crucero *Leon Gambetta*, y en el contratorpedero *Belier* antes de ser destinado a los submarinos estacionados en Cherburgo. En 1913 y parte de 1914, revistó en el Estado Mayor General como miembro de la misión naval al Perú, y al estallar la guerra se le dio el mando de una de las cañoneras del Sena. A partir de 1915 sirvió en submarinos, tanto en Cherburgo como en el Adriático, La Mancha y la Bretaña. Al finalizar la guerra era teniente de navío, siendo destinado al Servicio de Meteorología Marítima. Retirado en 1924, falleció en 1959, como capitán de corbeta[37].

Del quinto miembro de la misión, Henry Mareschal, solo sabemos que llegó al Perú en abril de 1913, retirándose en junio de 1914. Su estadía en el Perú fue muy accidentada, pues luego de una breve comisión al Pará, sufrió varias desgracias seguidas, pues en once meses perdió a su madre, esposa e hijo. A consecuencia de esto, se vio sumergido en una fuerte depresión que lo llevó a dar por terminado su contrato[38].

La misión naval francesa debió enfrentar diversos problemas para llevar a cabo su cometido, uno de los cuales estuvo referido a sus relaciones con la misión militar francesa. Conforme señala Guilleux en sus referidas notas, el segundo contrato de la misión naval fue negociado por el jefe de la misión militar, estableciendo que debían utilizar el uniforme francés con los galones peruanos. Tal disposición no causaba ningún inconveniente para la misión militar, pues el uniforme utilizado por ambos ejércitos era el mismo, pero ciertamente era distinto el caso de la armada, ya que los marinos peruanos utilizaban un uniforme "a la americana"[39].

Las medidas tomadas por Marguerye al frente de la Escuela Naval serán tratadas en extensión en la parte correspondiente a dicha institución, baste con señalar acá sucintamente las más importantes. Como ya señalamos, Marguerye asumió la dirección de la Escuela en los primeros días de 1906, presentando de inmediato un proyecto de reforma

del reglamento de Escuela, referido a la admisión y el programa de estudios. Comprendiendo que toda reforma debía descansar en la preparación y calidad del personal que conformaba la institución naval, coordinó con el director de la Escuela de Grumetes, a fin de que este también reformase su plan de estudios[40]. Pocas semanas después, volverá a modificar el reglamento de la Escuela, esta vez en lo que atañe a la asistencia de profesores[41].

Marguerye también apoyó las gestiones para que algunos guardiamarinas peruanos pasaran a efectuar sus prácticas profesionales en la marina francesa, logrando embarcar en buques franceses a los diez guardiamarinas egresados en 1906 y 1907[42]. Los resultados de esta experiencia fueron provechosos para esos jóvenes oficiales peruanos, pero los reportes franceses indicaban una deficiencia en su formación práctica. Marguerye atribuyó esto a la propia ubicación de la Escuela, en Bellavista, descrita por Guilleux como "a medio camino entre la capital y el Callao, en un bello local, mitad hacienda, mitad residencia señorial"[43]. Había necesidad de hacer cambios profundos, no solo en los programas, como ya había comenzado Marguerye al asumir sus funciones como director, sino también en la preparación práctica de los futuros oficiales. Él no pudo llevarlos a cabo, entre otras razones porque dejó la Escuela a principios de 1908, cuando esta pasó a funcionar a bordo del transporte *Iquitos*, pero Theron lo intentaría a partir de 1911, aun antes de asumir la dirección de la Escuela, proponiendo y estableciendo varias reformas, que incluían una estrecha coordinación con la Escuadra, así como diversos ejercicios prácticos[44]. Más aun, Guette y Theron lograron impulsar la idea de construir la Escuela Naval en su actual ubicación en La Punta, cuyas obras se iniciaron en 1912, para finalmente ser ocupadas en 1915[45].

Durante buena parte de 1908, Marguerye estuvo como asesor del ministro de Guerra y Marina, y a principios de 1909, tras algunos meses de licencia en Europa, fue designado director de Marina, cargo político y ejecutivo más alto de la Armada[46].

Sobre el estado de la marina peruana de ese momento, Guilleux nos da algunas referencias:

> "Prácticamente, la Marina no poseía ningún texto legislativo o reglamentario; ella vivía sobre una especie de derecho consuetudinario. A bordo de cualquier nave, el comandante organizaba a su manera la instrucción de los reclutas, la formación y la instrucción de sus subalternos... La pequeña fuerza naval, sin bases ni servicios en tierra vivía, de algún modo, en la rada del Callao, como si viviera en una rada extranjera... la obtención de fondos y créditos necesarios descansaba en los comandantes, ejerciendo sus talentos diplomáticos... directamente ante el gobierno, sin que una persona representara a la escuadra"[47].

Lo primero que Marguerye hizo fue elaborar un proyecto de ley orgánica para la marina, buscando así evitar que se cometiesen arbitrariedades contra sus miembros. Se obtuvo así el *Reglamento orgánico para el servicio a bordo de los buques de guerra de la Armada Nacional*, publicado en 1909. Ya nos hemos referido a dicho reglamento al tratar el tema de las comunicaciones navales, pero ciertamente estaba copiado casi literalmente de los textos franceses, tanto en el orden de los capítulos como de los párrafos.

Planteó, asimismo, la necesidad de "estudiar a la brevedad posible diferentes asuntos de organización, instrucción y administración", para lo cual fueron constituidas tres comisiones de carácter permanente, una de efectivos y administración, presidida por el capitán de navío Ernesto de Mora, comandante del crucero *Lima*, y otras dos bajo su presidencia, una de artillería y torpedos y la otra de táctica naval y señales[48].

Marguerye logró elaborar una útil guía para marineros, conteniendo los principios de la disciplina, signos exteriores, conducta en tierra y en puerto extranjeros. También abordó el tema de los depósitos de municiones, ubicados en la isla San Lorenzo, "en un viejo hangar, sin seguridad y, prácticamente, sin guardianía"[49]. Marguerye y sus sucesores propiciaron se llevase a cabo un viejo proyecto para construir un depósito apropiado. La firma francesa Schneider ofreció al gobierno peruano los planos respectivos, mientras que la misión naval elaboraba los reglamentos del caso para una adecuada preservación de la munición depositada. Todo estuvo listo en 1913, todo menos la aprobación peruana de los créditos respectivos. Se inició una larga negociación que solo se suspendió en agosto de 1914, cuando estalló la Primera Guerra Mundial.

A principios de diciembre de 1910, cuando Marguerye fue reemplazado por Guette, se logró modificar la organización de la escuadra, poniéndola bajo el mando de un comandante general, asistido por un pequeño estado mayor. Esta medida restó mucho de la autonomía que hasta entonces habían gozado los comandantes de unidad, llevando a que algunos de estos se sintieran afectados. Tras no pocas maniobras en las esferas políticas, la Comandancia fue abolida dos años más tarde, en diciembre de 1912, cuando Guette se hallaba en Europa gozando de licencia y la dirección de Marina estaba a cargo del capitán de navío Federico Sotomayor[50].

Al frente de la marina peruana a partir de 1911, Guette logró crear el Estado Mayor General de Marina, la Intendencia de Marina y poco después la aprobación de un reglamento de señales. Por otro lado, consideró importante plantear lo que podríamos llamar una estrategia defensiva. Aquellos años eran difíciles para el Perú, pues sosteníamos

diferencias fronterizas con nuestros vecinos, y en algunos casos con serias tensiones, como con Ecuador y Chile en 1910. Se hallaba convencido de que la única opción viable para el Perú era la de una estrategia defensiva, basada fundamentalmente en el adecuado empleo de los sumergibles. Era pues necesario traer un oficial que fuese especialista en este tipo de armas. Para ello logró traer a Theron, en noviembre de 1911, y al joven alférez de navío Guilleux, que llegó a principios de 1913, tras servir durante un año en los submarinos franceses estacionados en Cherburgo. Theron llegó como comandante de la Estación de Sumergibles, que para entonces se construían en Francia, siendo nombrado además a cargo del servicio de torpedos y presidente de la Junta de Explosivos, funciones que cumplió hasta abril de 1913, en que ascendió a capitán de navío y se hizo cargo de la Escuela Naval[51]. Guilleux, por su lado, en marzo de 1914 fue nombrado instructor de Estrategia y Táctica e Historia de las Guerra Navales[52].

En la misma época surgieron problemas con otros dos buques adquiridos en Francia, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y el crucero *Dupuy de Lôme*. El primero fue enviado primero al Amazonas y debió arribar al Callao en 1913, pero debido a problemas diplomáticos con Brasil solo llegó a este puerto en 1914, tras ser el primer buque de guerra en cruzar el Canal de Panamá.

El caso del *Dupuy de Lôme* fue mucho más complicado. Dicha nave había pasado por el Callao, de regreso a Francia tras servir en la División de Extremo Oriente[53]. Impresionado vivamente por ella, el presidente Leguía le pidió a Guette que averiguase si su país estaría dispuesto a vender dicho buque al Perú. Las respuestas que este obtuvo, oficial y extraoficialmente, fueron negativas, pero ello no hizo desistir a Leguía de su interés en contar con el *Dupuy de Lôme*, encomendando a la misión naval peruana en Europa la adquisición de un crucero francés, preferentemente el ya mencionado. Tras algunos altibajos, y pese a las objeciones de Guette, que señalaba, con lógica, que la adquisición de un crucero acorazado no era la mejor manera de empezar un programa naval, a finales de 1911 se logró adquirir el buque, siendo rebautizado como *Elías Aguirre*. El precio pactado fue de tres millones de francos, 15% de su valor de reventa, suma que debería pagarse en un periodo bastante prolongado y con determinadas facilidades[54].

El estado real del buque al momento de su adquisición parece haber sido bastante bueno para el precio pagado, como bien señalaba la prensa francesa de entonces "más fuerte que los más rápidos, más rápido que los más fuertes". Como es conocido, surgieron múltiples dificultades para poder traer ese buque al Perú, como veremos al tratar sobre esta nave en particular. Mientras los franceses argumentaban que las demandas de la comisión naval peruana eran exageradas, en



Teniente de navío Paul de Marguerye, miembro de la Misión Naval Francesa, de 1906 a 1908 fue director de la Escuela Naval. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

el Perú se creaba un ambiente desfavorable para la misión naval francesa, llegando a comentarse abiertamente que habíamos sido estafados por Francia[55]. Tal parece que ya en 1912 se vio que era más realista deshacerse de este buque, intentando entonces venderlo a Grecia. El rechazo de esta nación, por considerarlo inadecuado para oponerse a los buques turcos, alimentó la idea de que Francia se había aprovechado del Perú[56].

Lo cierto es que el *Elías Aguirre* era una nave que, hacia 1911, no podía ser considerada moderna. No obstante, su precio era realmente atractivo y su adquisición fue una tentación demasiado grande para Leguía. Creemos que realmente la misión naval francesa no influyó en esa determinación del presidente, que por su parte actuó con excesiva precipitación y sin atender las razones técnicas que el capitán de navío Guette le planteaba. Cabría ahondar este tema a la luz de la documentación de la Comisión Naval peruana en Europa.

Cuando la Primera Guerra Mundial estalló en agosto de 1914, el buque aún permanecía con dotación peruana en el puerto francés de Lorient. Ante la gran necesidad de buques mercantes, el gobierno de Lima determinó vender el *Elías Aguirre* a una firma belga que lo rebautizó como *Le Peruvier*. Naturalmente, todo este proceso desgastó la imagen pública de la misión naval francesa, atribuyéndole que habían inducido al gobierno peruano a adquirir una nave de escaso o nulo valor militar.

No obstante tales juicios o apreciaciones sobre la tarea cumplida por la Misión Naval Francesa, cabe señalar que actuaron con toda propiedad y lealtad hacia el gobierno peruano. Guilleux refiere que hubo una ocasión en que debieron informar en contra de una propuesta francesa para construir una nave para la flotilla fluvial, cuyo diseño no obedecía a las características propias de la región amazónica[57].

La labor realizada por la Misión, a pesar de los esfuerzos realizados, no tuvo el éxito que alcanzó en el Ejército. Primeramente porque al Ejército llegó un numeroso grupo de oficiales, que representaban cada arma, ostentando altas graduaciones, por lo que solo fue necesario, en algunos casos, asimilarlos a un grado superior para funciones de mando; en cambio, los oficiales navales que enviaron, eran de la clase de tenientes de navío, equivalentes en nuestras marinas a tenientes primeros, por lo que fue necesario darles clases superiores para que pudieran ejercer funciones de mando. El primer oficial contratado, Paul de Marguerye, se le asimiló como capitán de fragata para ser director de la Escuela Naval; posteriormente a los tenientes Guette y Theron se les asimiló a la clase de capitanes de navío, siendo el primero de ellos nombrado al cargo más alto ostentado en la Marina: director de Marina, al cual estaban subordinados todos los oficiales, incluyendo

los contralmirantes. Sin embargo, pese a ostentar grados de la marina peruana, estaban obligados a usar uniformes franceses con sus grados originales, resaltando significativamente entre los oficiales peruanos que utilizaban un uniforme estilo americano. En cambio en el Ejército, el uniforme era similar al francés y por lo tanto no se notaba la diferencia. Esta situación suscitó muchos recelos y resentimientos, que se dejaron traslucir incluso en los medios políticos.

Pese a ello, realizaron una labor muy eficaz en la elaboración de reglamentos y disposiciones, que fueron en su mayoría copia de los utilizados en la Armada francesa. Notable fue la labor de Paul de Marguerye como director de la Escuela Naval, realizando un cambio sustancial en el plan de estudios, en los reglamentos internos y en la metodología educativa con proyección a otras instituciones. Como director de Marina, las funciones administrativas lo absorbieron de tal manera, que no le dejaron tiempo para el trabajo de modernización que se le había encomendado. Al respecto había observado que preparar los reglamentos generales que casi no existían, el proyecto de Ley Orgánica, que necesitaba revisiones y composturas cada vez que regresaba después de haber "dormido" en los portafolios de los parlamentarios, así como defender el presupuesto de Marina, fueron los principales trabajos de la Misión[58].

Como una muestra de las opiniones divergentes que se produjeron sobre la labor desempeñada por los miembros de la Misión, se transcribe una carta remitida por el Secretario del Ministerio de Guerra y Marina, al diario *La Prensa*, desmintiendo informaciones aparecidas en el citado diario:

> "Lima, julio 1° de 1913: Por especial encargo del señor Ministro de Guerra y Marina, y a fin de evitar que el criterio público se extravíe con informaciones desprovistas de toda verdad, sobre asuntos relacionados con las ramas que corren a su cargo, tengo el honor de dirigirme a ustedes, con el objeto de rectificar, la que con título de "En el ramo de Marina", se registra en *La Prensa*, edición de la tarde de ayer, en sección tan preferente que puede producir en el público, el efecto de una noticia confirmada.
>
> Es completamente inexacto que el señor comandante Guette, haya presentado su renuncia del cargo de Director de Marina, como dicen ustedes, y los comentarios que completan su citada información no tienen justificación alguna, pues también es inexacta la existencia de divergencias, fundadas, según la información de ustedes, en que el nuevo Ministro y una parte de su Gabinete no encuentran útil la intervención de las misiones francesas militares y navales.
>
> No pude precisar el señor Ministro, el alcance y significado que dan ustedes a la frase "orden administrativa", sobre las ramas que están bajo su inmediata responsabilidad, puesto que esa frase subrayada puede dar margen a variadas interpretaciones.

Por lo demás el señor Ministro, me encarga expresarles que no sirve ni servirá otros intereses, que los bien entendidos del país, a los que ha dedicado siempre su actividad y su esfuerzo. (fimado) *SANTIAGO F. BEDOYA*, Secretario del Ministerio de Guerra y Marina"[59].

Entre los principales trabajos y proyectos realizados por la Misión Naval, podemos citar: la organización de la escuadra, constituyéndola como una unidad con un comandante, el más antiguo, y secundado por un estado mayor. *La Guía Elemental del Marinero*, referente a principios de disciplina, signos exteriores, aseo y conducta que se deben observar en tierra extranjera. Para editar este manual, los comandantes de los buques de la escuadra llevaron a cabo una colecta. El *Reglamento de la Intendencia de Marina*, elaborado a principios de 1911, instrumento normativo muy necesario. El *Código de Señales* y muchos otros estudios que quedaron en papel, como por ejemplo el almacenamiento de las municiones, que contra toda sugerencia de la Misión se llevó a cabo en la isla San Lorenzo, sin planos apropiados, pese a que la Casa Schneider los había ofrecido en forma gratuita.

Teniendo en cuenta las pocas unidades con que contaba la escuadra y en vista de la desproporción de medios con respecto a un enemigo potencial vecino, se preparó esta pequeña flota dentro de un plan eminentemente defensivo, principalmente en base a la doctrina, que estaba vigente en esa época, como era el uso de los sumergibles como medio de defensa más que de ataque. Precisamente por esta razón es que se pidió al comandante Guilleux encargarse de esta tarea, toda vez que tenía práctica en el uso de los sumergibles. Bajo estos principios se efectuaron muchos ejercicios sobre la carta, bajo el concepto de trabajos de tipo de estado mayor[60].

Las tareas de los miembros de la misión naval francesa también incluyeron algunos hechos curiosos, como la supervisión de un rompeolas que una firma alemana construía en el norte del país, o una expedición para buscar una isla con grandes depósitos de guano que se suponía estar a la altura de Talara, en la cual, poco antes de la pérdida de Lima, durante la Guerra del Pacífico, había sido escondido un gran tesoro. Ambas tareas fueron llevadas a cabo por Guilleux[61].

El 6 de agosto de 1914, los miembros de la misión naval y la misión militar francesa zarparon del Callao para retornar a su patria, envuelta como estaba en una guerra que habría de durar mucho más de lo que inicialmente se pensó[62]. La despedida de sus miembros fue muy emotiva, y el capitán Guette escribió una carta agradeciendo estos gestos y las muestras de aprecio a la causa francesa[63]. Al año siguiente, el ministro de Guerra y Marina anunció ante las cámaras legislativas la finalización de la Misión, al haberse: "declarado el estado de guerra en Francia, a mediados del año anterior, los competentes oficiales de esa

nacionalidad que constituían la Misión Naval, regresaron a su país"[64].

D. EL CONCEPTO ESTRATÉGICO DE LA ÉPOCA PARA LA MARINA

El presidente Augusto B. Leguía demostró desde su primer periodo de gobierno mucho interés y cariño por la Marina, que muchas veces se tradujo en ciertas imposiciones más emotivas que basadas en planes, tal como lo hizo ver el Jefe de la Misión Naval Francesa.

El presidente Augusto B. Leguía (Julio 1911), sostuvo:

"La Marina está en excelentes condiciones y sus barcos están cumpliendo sus objetivos satisfactoriamente, tanto en la costa del Pacífico como en el Amazonas y sus afluentes. Sobre la adquisición de material bélico, ustedes (el Congreso) serán totalmente informados de todos los detalles. Por de pronto podemos decir con satisfacción, que hemos adquirido elementos combinados que no pueden ser mejores y que así refuerzan nuestro poder de defensa y que garantizan más efectivamente la paz y seguridad ante nuevas estratagemas".

Respecto a la instrucción naval, técnica y profesional, afirmó:

"La instrucción técnica del Marino sólo se adquiere en los buques de guerra. Por esta razón se ha organizado una División Naval que tiene por objeto no sólo el alistamiento de las fuerzas, sino también la unificación de los métodos de enseñanza. Con ello además se abre campo a nuestros marinos para que orienten sus trabajos e iniciativas en objetivos propios de sus carreras... Se han fijado en el Reglamento Orgánico de la Escuela Naval los requisitos de ingreso y adoptado el plan de enseñanza a que deben sujetarse los alumnos. Esta reforma los obliga a consagrar al estudio de los cursos profesionales, todo el tiempo que ellos demandan y que antes era insuficiente. Los aprendices mecánicos enviados a Inglaterra hacen rápidos progresos en su instrucción, que se comprueba con la nota de examen, invariablemente satisfactoria en la mayoría de los casos".

Igualmente, el mensaje mencionaba otros temas, algunos marítimos, otros navales:

"La construcción de los faros ha sufrido alguna interrupción con motivo de la situación internacional, pero el Gobierno que no descuida tan importante asunto, presentará en breve un proyecto de ley que señale los derechos de faro y la forma de recaudarlos... Nuestra flotilla de Oriente ha sido encomendada a oficiales de Marina e ingenieros de la escuadra, y las lanchas convenientemente reparadas, prestan hoy servicios importantes en los ríos de la región amazónica... La Compañía Peruana de Vapores representa un gran progreso para la Marina Mercante Nacional. El tipo de sus barcos y la considerable importancia que tiene para el país, desde el doble punto de vista militar y comercial, justifican ampliamente la protec-

ción que el Estado le dispensa y que irá en aumento si las circunstancias lo demandasen".

El primer gobierno de Leguía se distinguió pues, por su activa política naval, que se tradujo en las siguientes acciones:

Aumentó los miembros de la Misión Naval Francesa
Trasladó la Escuela Naval a Bellavista e inició la construcción del nuevo local en La Punta.
Adquirió los sumergibles *Ferré* y *Palacios*
Adquirió el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*
Contrató con la Electric Boat Co. La construcción de 8 submarinos
Adquirió el crucero *Dupuy de Lome*
Proyectó el Plan Fiscal de Adquisiciones para las Fuerzas Armadas
Apoyó las adquisiciones de buques para la Compañía Peruana de Vapores.
Llegó en este periodo el dique flotante de 7 000 t

A su vez, el ministro de Guerra y Marina, coronel J.R. Pizarro, en julio de 1911, presentó la correspondiente *Memoria* del ramo ante el Congreso. Este importante documento oficial de la gestión del Ministerio hizo referencia a los siguientes temas marítimos y navales que se transcriben a continuación:

"Gestión del 28 de Julio de 1910 al 28 de Julio 1911

MARINA

Fortificaciones de la costa. Existe un Plan General adoptado para asegurar la defensa de nuestro litoral. Por ahora el Callao es un puerto de refugio, y única Base Naval donde se encuentran todos los establecimientos, diques, arsenales, factorías las que dan vida a una marina de guerra. Se han iniciado ya las obras de defensa de dicho puerto, pero determinadas circunstancias han impedido completar el sistema. Pero las obras ya ejecutadas y convenientemente armadas, han puesto a nuestro principal puerto a cubierto de un bombardeo y nuestra pequeña escuadra se halla también suficientemente protegida contra un ataque emprendido por barcos de muy escaso poder militar como los que puedan poner hoy en línea, nuestros principales enemigos. (p. 22).

Pero es importante prever que nuestro poder defensivo no será realmente eficiente sino cuando supere el poder ofensivo de la nación que pretenda atacarnos. Por ello el Gobierno ha resuelto emprender las obras de defensa de la Magdalena. El problema por resolver es impedir el bloqueo del Callao mediante la acción de la defensa fija y móvil.

El Gobierno en defensa de sus atribuciones y sin contar con recursos extraordinarios, ha desplegado los mayores esfuerzos por aumentar nuestro material bélico, pero si es cierto que poseemos lo suficiente para hacer frente a las necesidades del momento, hay que tener en cuenta que otros pueblos de América, vecinos nuestros, despliegan en este momento una actividad militar inexplicable, no sólo por sus variados alcances, sino por la

gran cantidad de armamento que apresuradamente adquieren en Europa, sin causa suficiente para justificar tal actitud, que lleva en sí innegables sacrificios económicos. La defensa de nuestro territorio contra un enemigo que haya logrado el dominio del mar, es casi imposible, por la extensión de nuestro litoral. Aunque no tenemos ahora el dominio del Sur del Pacífico, no podemos renunciar a defender nuestras costas. No podemos soñar con una escuadra de poderosos acorazados pero debemos apelar a otros recursos que indica el arte de la guerra. Este resultado puede alcanzarse sin demasiados sacrificios si se puede contar con el apoyo del cuerpo legislativo.

El Callao gracias a las fortificaciones con que cuenta, podrá defender pasivamente y rechazar una agresión, pero para lograrlo es necesario poseer un conjunto completo de elementos, que deben constituir la defensa fija y móvil de nuestro litoral.

a. Defensa Móvil. Batería de costa, flotilla de destroyers, torpederas y sumergibles, en las cuales se exigirá mas que poder ofensivo mucha velocidad y un gran radio de acción. La organización de la Marina, será la primera etapa en el resurgimiento de nuestro poder naval, una de las mas grandes aspiraciones nacionales.
b. Escuadra. Los barcos de nuestra pequeña escuadra, han prestado importantes servicios en delicadas misiones por nuestro litoral. Ya no existen motivos para tener los navíos agrupados en la división de instrucción, por lo que se suprime la Comandancia General de esa División, oficio a cargo del Contralmirante Villavisencio.
c. Milicias Navales y Capitanía. La conscripción naval adolece de serios defectos, que pueden solucionarse cambiando el reglamento. Este tema debe estudiarse detenidamente para preparar nuevas leyes que modernicen la institución. El servicio de Capitanías en nuestros puertos es deficiente y exige una reforma radical; problema aún no resuelto por falta de personal idóneo. Estos puestos deben ser ocupados por Jefes de Marina.
d. Factoría Naval. No cuenta el Perú con un taller de reparaciones base para la existencia de una Escuadra. El Gobierno se hará sentir próximamente y nuestra escuadra contará con este elemento indispensable para su desarrollo.
e. Marina Mercante. La creación de la Compañía Peruana de Vapores, ha dado gran impulso a nuestra marina, el Estado valora la importancia de contar con vapores modernos y veloces por lo que contribuirá a la prosperidad de esa compañía.
f. Diques flotantes. El Callao tiene hoy dos diques flotantes que llenan las necesidades de la Escuadra y la Marina mercante. Se ha construido recientemente un dique para embarcaciones de pequeño tonelaje de modo que puedan carenarse con mas facilidad.

g. Comisión Hidrográfica. Esta comisión señaló los ocho puntos donde debían colocarse faros contratados con la Casa Chance Bros. & Co. de Birmingham. Estos fueron colocados así: Lobos de Tierra, Lobos de Afuera, Guañape y Mazorca (4), los otros cuatro se colocarán en: isla de San Gallan, Punta de San Juan, y Punta de Coles. También se instalarán boyas luminosas en puntos peligrosos en el Callao.

h. Flotilla de Loreto. El dominio de la región fluvial depende en gran parte de la flotilla de guerra que el Perú posee en esta importante sección territorial. Las condiciones hidrográficas son tan variables, que aún no ha quedado resuelto el problema que se relaciona con las características de las embarcaciones. La flotilla actual se compone de las siguientes lanchas; *América, Iquitos, Requena, Orellana, Puno, Cuzco, Pizarro* y *Cahuapanas*, que prestan importantes servicios".

En cambio, el presidente Guillermo E. Billinghurst, que sucedió a Leguía en 1912, manifestó desatención y poco interés por la Marina e hizo notar en cambio su preferencia por el Ejército, expresando en su Mensaje de julio de 1912, lo siguiente:

"Aunque el Perú sigue una política internacional de paz y respeto por el derecho ajeno, no podría prudentemente, dejar de atender a las exigencias de la defensa armada y, por modestas que sean sus necesidades en este orden, los renglones ordinarios del presupuesto, no permitirían hoy aumentar los elementos materiales del Ejército como garantía para el futuro.

La política de armamentos estuvo mal orientada durante el gobierno pasado. Fue un grave error invertir dinero en comprar buques como el *Dupuy de Lome* y en exagerar los servicios auxiliares marítimos descuidando la defensa terrestre del país, que sería peligroso no desarrollar en proporción moderada pero eficaz y metódica".

A propósito de las expresiones del presidente Billinghurst, en 1913, su ministro de Guerra y Marina, general E. Varela, fue interpelado por el diputado Rafael Grau en varias sesiones secretas que tuvieron una duración de nueve días. Esta interpelación se basó principalmente sobre la recesión en la compra de los submarinos adquiridos por el gobierno de Leguía a la Compañía Electric Boat Co. de los Estados Unidos. Según Rafael Grau, esos mismos submarinos fueron posteriormente comprados por la marina chilena y que incluso se sabía que habían sido bautizados, dos de ellos con los nombres de *Iquique* y *Arica*. En esa interpelación no se hizo referencia al contrato de compra del crucero *Dupuy de Lome* que igualmente fue rescindido por Billinghurst.

Pero, por otro lado, Billinghurst en ese mismo año se entusiasmó y propició un proyecto de unir La Punta con la isla San Lorenzo mediante un sistema de sólido enrocado que tendría por objeto que el puerto del Callao se convirtiera en una dársena con capacidad para albergar una mayor cantidad de naves, que se esperaba recibir con motivo de

la apertura del Canal de Panamá. En su Mensaje de ese año expresó lo siguiente:

> "La parte que actualmente se utiliza en la Bahía del Callao, presenta un fondeadero de 918 hectáreas dentro del veril de 6 a 8 brazas de fondo. Con la unión en proyecto, la parte de aguas abrigadas contra las mareas del oeste, aumentará el fondeadero en cerca de 3 000 hectáreas con un fondo de 10 a 11 brazas, quedando por consiguiente un fondeadero seguro y abrigado de 400 hectáreas aproximadamente. El espacio comprendido entre el cabezo norte de la isla y el enrocado debía ser destinado al establecimiento de un puerto franco con el objeto de estimular el tráfico y el comercio. Los estudios técnicos pertinentes fueron llevados a cabo por el ingeniero holandés Jacobo Kraus que además proyectó el establecimiento de un puerto en Matarani. La unión de La Punta con la isla de San Lorenzo, no debía costar más de Lp. 1 000 000 incluido los trabajos complementarios"[65].

1. *PELIGROSA INACTIVIDAD DE LA ESCUADRA ENTRE 1913 Y 1914*

En 1913, la Escuadra se estimaba permanecería peligrosamente inactiva, proyectándose, igualmente, para la mayor parte del año 1914, debido al reducido presupuesto para gastos operativos y principalmente para la adquisición de repuestos indispensables para que las unidades se mantuvieran en estado operativo. En la *Memoria del Ministro de Guerra y Marina* expuesta ante las Cámaras de Senadores y de Diputados en julio de 1914, sostuvo lo siguiente:

> "Es verdaderamente sensible que por razones que no se ocultarán, los indicados cruceros hayan tenido que permanecer anclados en el Callao, durante la mayor parte del año, impidiendo esta inamovilidad que sus tripulaciones adquieran la práctica y los hábitos que crea la navegación, sin los cuales no puede haber buenos marinos, pero ya que no era dable remover ese obstáculo, han aprovechado el tiempo en ejercicios de tiro, abordajes, lanzamiento de torpedos y otros igualmente necesarios"[66].

En otra parte de su *Memoria*, refiriéndose concretamente a la reducción presupuestal de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, se expresó en estos términos:

> "... de manera que la reducción de esta cantidad (Lp. 40 000,00) cualquiera que sea su monto, tendrá que afectar el servicio de aquellas unidades. Ya que hemos aceptado el sacrificio que nos impuso la adquisición de los dos mencionados cruceros, no es discreto dejarlos en abandono, porque de tal suerte, pronto los veríamos en completo deterioro"[67].

En 1915, con ciertos intervalos, esta situación continuó, aunque los cruceros *Grau* y *Bolognesi* efectuaron algunos viajes por el litoral, no con fines de instrucción, sino de vigilancia, para mantener la estricta

neutralidad que estábamos obligados a guardar, garantizando al mismo tiempo el libre tráfico mercantil en las aguas territoriales[68].

En 1915, la Cámara de Diputados dispuso que la Comisión de Marina de esa Cámara, iniciara una inspección e investigación sobre el estado de la Marina en general, abarcando tanto la parte administrativa como operativa y táctica. El resultado del trabajo de esta comisión, se tradujo en un informe al que se puede calificar de excelente por lo bien elaborado, y con mucho conocimiento de causa en la mayoría de sus aspectos. Y llama la atención precisamente porque, habiendo sido hecho por civiles que no están necesariamente familiarizados con la problemática naval, hayan efectuado un trabajo con mucho profesionalismo, con críticas severas pero que trasuntan honestidad y sentido de patriotismo.

Muchas de las opiniones que emitió la Comisión, están basadas en los conceptos que en esa época se tenía sobre determinados aspectos navales de otras marinas más adelantadas y de las nuevas estrategias que iban surgiendo con los adelantos técnicos. Así por ejemplo, consideraba la Comisión, que para una escuadra tan pequeña era demasiado contar con un Estado Mayor de Marina; recomendaba que era suficiente un Comando General a flote y la existencia de la Dirección de Marina para ver los asuntos administrativos. Opinaba igualmente la Comisión, que lo que le convenía al Perú era contar con una flotilla de diez o doce submarinos y buques tipo destroyers, que comparada con las flotas de buques capitales, serían de poco costo y representarían una real amenaza a las grandes flotas de acorazados.

Aparte de estos y muchos otros conceptos de tipo personal de la Comisión, se anexa en el presente tomo el Informe completo, pues contiene valiosos datos sobre las unidades, la organización y la moral del personal, conjugado con el siempre angustioso problema económico. Esta Comisión fue presidida por el Diputado por Lima Carlos Borda y compuesta por Víctor A. Perochena, diputado por Castilla, Benjamín Flores, diputado por Lampa, Neptalí Pérez Velázquez, diputado por Cajamarca, y Francisco Velazco, diputado por Carabaya.

Basadre en su *Historia de la República del Perú,* al respecto escribió:

> "En la Legislatura de 1915, Carlos Borda como Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, efectuó durante cuarenta días, una inspección detenida de la Escuadra Nacional, e hizo circular un cuaderno gris que se hizo célebre y que fue fundamento para que la Cámara le otorgara un voto de aplauso, el primero concedido a uno de sus miembros"[69].

En 1916, la mayoría de los buques de la Escuadra continuaron permaneciendo inactivos, debido principalmente a una angustiosa falta de repuestos, los cuales se importaban del extranjero, principalmente

de aquellos países que estaban comprometidos en las acciones de la Primera Guerra Mundial o la Gran Guerra, siendo casi imposible dotar a los buques de algunos accesorios para su artillería y electricidad a causa de la gran demanda que de esos artículos había[70].

La situación presupuestaria se presentaba tan crítica, que era necesario efectuar la mayor reducción de costos, y para tal efecto se presentaron varios proyectos para dotar de luz y fuerza eléctrica a la escuadra, pero a raíz de un serio estudio, se decidió por la solución más conveniente y económica, que consistía en dotar a los cruceros de motores sistema Diesel, que les permitirían disponer de luz y fuerza eléctrica propias, cualquiera que fuera el fondeadero en que se encontrasen[71].

A fin de romper con el inmovilismo en que se hallaban los buques de la Armada, el Gobierno dispuso que los cruceros *Grau* y *Bolognesi* iniciaran un viaje de instrucción. Así, el diario decano nacional informó para satisfacción de los ciudadanos y para la propia Marina de Guerra:

> "Próximo viaje del *Grau* y *Bolognesi*. Sabemos que la Superioridad Naval ha dictado las órdenes necesarias para que se proceda a alistar a los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* a fin de que emprendan un viaje de instrucción. El propósito del gobierno es sacar de la inacción en que durante tantos años han estado esas unidades de nuestra Marina de Guerra y que se inicie un programa de instrucción práctica naval que por ahora se limitara a la zona de nuestro propio litoral. En el Ministerio del Ramo se informó que los cruceros zarparan a las seis de la tarde de hoy y se informó igualmente que otro de los objetos principales de este viaje, es que los referidos cruceros, recojan de los diferentes puertos de la República, los contingentes navales que le corresponden en conformidad con el llamamiento últimamente hecho por el Gobierno"[72].

Los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, comandados por los capitanes de navío, Numa Pompilio León y César Bielich, respectivamente, se dirigieron a la isla de San Lorenzo el 25 de febrero de 1917, para recibir municiones para los ejercicios que debían realizar. Durante esta faena fueron visitados por el presidente de la República, José Pardo.

El corresponsal del diario *El Comercio* en Chimbote envió su correspondencia el día 9 de abril de 1917 informando que el crucero *Bolognesi* zarpó de ese puerto con rumbo al Callao después de cuarenta días de permanencia en esa zona, lugar donde realizaron diversos ejercicios tanto en tierra como en la mar, lo que se consideraba como de gran provecho tener a los buques fuera del Callao.

El mismo diario informaba el 12 de Abril, que al día siguiente (13) debería llegar al Callao el crucero *Grau* en un viaje desde el puerto de Paita, lugar en que había permanecido durante un mes efectuando diversos ejercicios de artillería, de desembarco, etc., con el objeto de instruir a la tripulación. Informaba, igualmente, que el primer comandante

de ese crucero, Numa Pompilio León, había sido cambiado de colocación, nombrándosele como Jefe de Estado Mayor General de Marina mientras durase la ausencia del capitán de navío Pedro A. Buenaño, quién había viajado a Estados Unidos en comisión del Gobierno.

El 25 de junio de 1918, por Resolución Suprema, se dispuso la conformación de una Comisión que efectuara estudios sobre la organización defensiva del litoral y, en particular, elaborar el plan de defensa con sujeción al que se deberían crear las distintas plazas marítimas de la República. Esta Comisión debería estar compuesta por:

El Jefe de Estado Mayor del Ejército
El Jefe de Estado Mayor de Marina
Inspector de Artillería
Director de Ingeniería
Jefe del Regimiento de Artillería de Costa
Inspector de Artillería de la Armada
Inspector de Torpedos.

La Comisión se concretaría a estudiar en sus grandes lineamientos el litoral marítimo y a recomendar los puntos que debían ser fortificados; a formular el Plan de Organización defensiva de las costas, el orden de urgencia que deberá seguirse en su ejecución, en armonía con las necesidades de la defensa nacional y con los recursos financieros del país; y a efectuar un estudio de la organización del puerto del Callao[73].

En concordancia con esta norma, en los últimos meses del Gobierno de Pardo, se expidió la Resolución Suprema del 13 de enero de 1919, que nombró la Comisión encargada del estudio de la defensa marítima del puerto del Callao. Fue encomendada al capitán de navío Jefe del Estado Mayor General de Marina, al Director de la Escuela Naval, al teniente coronel Jefe del Regimiento de Artillería de Costa y al capitán de fragata Jefe de la 2da. Sección del Estado Mayor General de Marina[74].

E. El PRESUPUESTO DE LA MARINA

El presupuesto para 1906 presentado al Congreso de la República ascendió a Lp. 524 747,4,90, siendo menor en Lp. 8 038,1,26 respecto al de 1905, el mismo que sumó Lp. 532 785,4,16, tanto para los pliegos ordinarios como para el adicional. Pese a las rebajas, se aumentaron otras partidas cuyos proyectos de ley que las sustentaban fueron presentados conjuntamente con el Presupuesto General. La suma total llegó a Lp. 36 154,0,00, lo que daba por resultado una economía para 1906 en Lp. 8 038,1,26.

Entre las partidas cuyo aumento se proyectaba, estaban las relativas al sostenimiento del transporte *Iquitos*, el cual había sido adquirido en

fecha cercana por el Gobierno, y la correspondiente a la Misión Militar Francesa recientemente contratada con mayor personal del que tenía. La partida destinada a gastos del Dique flotante también fue aumentada en Lp. 2 000; pero, al respecto se debe señalar que en el presupuesto de 1904, por haberse puesto el crucero *Lima* fuera de servicio, se había rebajado en Lp. 1 000 la correspondiente partida tal como fuese consignada para dichos gastos en presupuestos anteriores. De manera que el aumento neto fue de solo Lp. 1 000.

Se aumentó asimismo, en Lp. 2 000, la partida para carbón de la Escuadra, aumento desde luego justificado, si se tiene en cuenta la adquisición del *Iquitos* y el movimiento frecuente de nuestras naves, no solo por razón del servicio de transporte, sino aun por el de vigilancia de nuestras costas y muy particularmente por exigirlo así la práctica profesional de la Marina.

Estaban consideradas también en el proyecto de aumento estas otras partidas: En Lp. 1 200, la destinada a la adquisición de artículos navales. En Lp. 700 la relativa al vestuario de las tripulaciones y en Lp. 100 la consignada para la adquisición de frazadas etc. Las cifras correspondientes a estas últimas partidas, con excepción de Lp. 200 de la primera, eran las mismas que estuvieron consignadas en el Presupuesto de 1902 y que solo se disminuyeron en el pliego ordinario del proyecto del presupuesto que en 1903 presentó el gobierno de Eduardo López de Romaña, por haber decidido el desarme de la *Lima*. El aumento de Lp. 200 en la adquisición de artículos navales se explica con la atención que al respecto demanda el transporte *Iquitos*. La restitución de estas cantidades en el presupuesto para 1906, se justificó no solo por esta última adquisición, sino también por volver la *Lima* al estado de servicio. Para el sostenimiento de esta nave se consignó en el proyecto de Presupuesto de 1906, un total de Lp. 7 536 inferior a la suma que se votó en el presupuesto de 1905; ello después de haberse rebajado del pliego ordinario y del adicional del presupuesto en vigencia, la cantidad que el primero consignaba para conservación y el segundo, para sostenimiento de dicho buque.

La partida proyectada de Lp. 2 000 para iniciar los trabajos de un hospital militar, no pudo ser más exigua, tratándose de la ejecución de una obra que había llegado a ser de necesidad inaplazable, dadas las condiciones en que se encontraba el vetusto edificio del Hospital de San Bartolomé.

Desde luego, sostenía el ministro de Guerra y Marina, "... mi despacho consagra la debida atención a las reglas que deben dictarse y a las responsabilidades que conviene establecer, para consultar la conservación y la renovación periódica del ganado, de manera que pueda satisfacerse a la vez que las exigencias del servicio, los intereses del Estado"[75].

La partida referente a la movilidad de conscriptos resultó insuficien-

te en la práctica, y habiéndose invertido sumas mucho mayores que la votada en el presupuesto, se le aumentó también en Lp 1 000 formando un total que apenas bastaba para el objeto a que se le destinaba.

En la *Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio* de 1906, presentada por Augusto B. Leguía al Congreso de la República, se dieron a conocer partidas y dotaciones permanentes para la Marina de Guerra para ese año, dispuestas por la Ley del 31 de diciembre de 1905. Así, la remuneración anual del Director de Marina fue de Lp. 300,0,00, o su equivalente mensual en Lp. 23,5,00, que era la misma remuneración que recibía su homólogo en el Ejército, el Director de Guerra. Esta remuneración, sin embargo, era diez veces menor que la del presidente de la República (Lp. 3 000,0,00 anual) y dos veces menor que la del ministro de Guerra y Marina o cualquier otro ministro (Lp. 600,0,00 anual).

Esta fuente nos revela la dotación anual consignada para nuestros transportes *Constitución* (Lp. 7 075,0,00) y *Chalaco* (Lp. 2 919,4,32), así como el sostenimiento de las lanchas *Cahuapanas*, *Iquitos* y *Amaru*, las mismas que recibieron la cantidad anual de Lp. 10 826,6,98. Finalmente, acota dicho documento oficial, que para el haber y gastos de mesa de los guardiamarinas que venían haciendo estudios prácticos en la escuadra de los EE.UU., se aprobó una partida anual de Lp. 1 296,0,00.

Asimismo, el ministro del Ramo, se ocupaba del aumento de Lp. 6 818 propuesto en las partidas correspondientes a indefinidos y retirados. En el caso de las pensiones de condición pasiva, estas se encontraban consignadas en el presupuesto de 1902 con la suma de Lp. 32 700, que correspondían al cincuenta por ciento de su monto. Habiéndose autorizado posteriormente el Congreso el abono de la pensión íntegra, la cifra del presupuesto correspondiente a esta partida debió ser Lp. 65 400, pero solo se aumentaron Lp. 27 300 a la partida del cincuenta por ciento, esto es, Lp. 6 500 menos de la cifra calculada, sin tener en cuenta que la cifra del presupuesto de 1902 era insuficiente para el objeto, como lo comprueban las cifras del balance de la cuenta de 1903. La suma votada en el presupuesto era solo de Lp. 60 000, la misma que había resultado insuficiente por la siguiente razón: según la Cuenta General de la República por el ejercicio de 1904 en su Balance al 31 de diciembre, había un menor gasto de Lp.1 108,5,47, y si de esta cantidad se disminuía lo pagado durante el año en curso por liquidación de ese ejercicio, y si se tiene en cuenta además que no habían sido abonadas las medias pensiones de los tres primeros meses de 1904, se pudo comprobar el error con que se procedió al consignar la partida con la cifra señalada.

Si la suma fue pues, insuficiente en 1904, natural era que lo fuese para 1905, por lo cual fue necesario considerar la partida de indefinidos y retirados con el aumento del que se hacía referencia en el proyecto

de presupuesto para 1905. Se calculó para dicho año, en atención a los datos que se habían tenido a la vista, un promedio mensual de:

En Lima	Lp. 3 778,6,06
En Tesorería	Lp. 1 789,5,88
	Lp. 5 668,1,94
Que en el año suman	Lp. 66 818,3,28
Suma consignada en el presupuesto actual.	Lp. 60 000,0,00
Aumento proyectado	Lp. 6 818,0,00

Se informaba además, que se hallaba en preparación el escalafón de pensionistas, el cual permitiría precisar la cantidad que se necesitaría para el pago de indefinidos y retirados. Pero a la vez se podría garantizar que los nuevos cálculos no diferirían sustancialmente de los que habían quedado ya consignados[76]. De ese modo quedaba, pues, explicada la razón de las nuevas partidas sustentadas en el proyecto del nuevo presupuesto.

En 1907, la provisión de agua en los buques de la Armada se hacía por medio de balandras cisternas a vela, provistas de bombas a mano, y la más grande de ellas con una capacidad de 30 toneladas. Los siete buques de la Armada consumían mensualmente alrededor de 58 toneladas, lo que hacía un total mensual de 406 toneladas. El costo mensual era de Lp. 160 y anual de Lp. 1 920. Este consumo de agua era independiente del consumo de las máquinas, por lo que el costo aumentaba cuando los buques encendían las calderas y salían a navegar, ascendiendo a un promedio de Lp.2 400 anuales. Por esas fechas se propuso la construcción de una cisterna o lancha tanque, con capacidad para cien toneladas de agua, cuyo costo sería de Lp. 4 000 a 5 000 y con un pequeño motor a vapor para ponerla en movimiento a la vez que a la bomba de achique; tal medida significaría un ahorro para el Estado y eliminaría los retrasos en la salida de los buques[77].

1. LAS RACIONES DE LA ESCUADRA

El 31 de enero de 1906, mediante una resolución suprema se modificó el tipo de raciones para la Escuadra, las mismas que se encontraban vigentes desde el 30 de mayo de 1905, en los siguientes items:

1. Ración de la Armada en puerto

a. Fresca

Pan	460	gramos
Carne	460	"
Verduras	250	"

b. Seca

Arroz	150	"
Menestras	100	"
Azúcar	56	"
Cacao	08	"
Manteca	35	"
Sal	27	"
Té	3,5	"
Ají	01	"
Vinagre	05	"
Especias	04	"
Jabón	45	"
Fideos	25	"
Harina	10	"
Chancaca	10	"

2. Raciones en la mar

Galleta	460	"
Carne conserv.	460	"
Verduras, raíces	250	"
Arroz	150	"
Menestras	100	"
Cacao	08	"
Manteca	35	"
Sal	27	"
Té	3,5	"
Ají	01	"
Vinagre	05	"
Especias	04	"
Jabón	45	"
Fideos	25	"

3. Ración de transporte para oficiales

Carne conservada	400	"
Galleta	300	"
Arroz	200	"
Menestras	70	"
Fideos	25	"
Manteca	40	"
Sal	25	"
Café	30	"
Té	02	"
Azúcar	70	"
Papas y camotes	160	"
Verduras	90	"

Pimienta, achiote	03	"
Ajos	04	"
Salsa de tomate	03	"
Aceite	05	"
Vinagre	10	"

4. Ración de trasporte de tropa

Carne conservada	350	"
Galleta	300	"
Arroz	200	"
Menestras	100	"
Fideos	25	"
Manteca	30	"
Sal	25	"
Café	10	"
Té	02	"
Azúcar	45	"
Papas y camotes	160	"
Verduras	90	"
Pimienta y achiote	03	"
Ajos	04	"
Salsa de tomate	03	"
Vinagre	05	"
Chancaca	602	2 veces
Harina	50	por semana.

5. Ración para alumnos de la Escuela Naval

a. Fresca

Carne gorda	500	gramos
Pan	230	"
Verduras	230	"

b. Seca

Manteca	50	"
Fideos	25	"
Arroz	175	"
Azúcar	140	"
Id. para dulces	15	"
Sal	30	"
Té inglés	07	"
Menestras	100	"
Aceite	04	"
Vinagre	05	"
Harina	10	"
Carbón	500	"

Para mejorar la ración de jefes, oficiales y guardiamarinas embarcados, se dispuso que la Intendencia General de Guerra abonaría mensualmente en los ajustamientos de los buques de la Escuadra y la Escuela Naval, diez centavos por cada ración que se sacara, con cargo a la partida respectiva. Por otro lado, para atender al lunch y un plato extra para los alumnos de la Escuela Naval, la Intendencia General de Guerra abonaría igualmente en los ajustamientos de dicha Institución, siete centavos por cada una de las raciones diarias que se consumieran, cuyo valor se aplicaría a la partida correspondiente del presupuesto vigente.

La Resolución Suprema del 24 de Mayo 1917 dispuso el aumento en tres centavos el valor de la ración que se consumía en la Marina; entendiéndose que se aplicaría un centavo para los víveres secos o de viaje y dos centavos para los frescos y pan. Por la Resolución Ministerial del 9 de octubre de 1917 se pueden conocer los costos de las raciones de la Armada, en puerto sesenta centavos, y en la mar, diez centavos. Firmándose contrato entre el proveedor, don Luis Ross y Co. y la Intendencia General de Marina, con la aprobación de la Junta Económica de la Armada[78].

2. AUMENTO DE PARTIDAS NAVALES EN 1908

El presupuesto de 1908 correspondiente a la Marina fue significativo, toda vez que atendió la operación de los nuevos cruceros *Grau* y *Bolognesi*, los cuales habían sido incorporados a la Escuadra desde agosto de 1907. Este presupuesto fue ligeramente mayor al de 1907 en Lp. 34 961,58 al totalizar Lp. 615 611,0,13 entre el pliego ordinario (504 985,0,57) y el extraordinario (11 415,0,56). En este instrumento de gestión se consignaron nuevas partidas en el llamado pliego extraordinario, amparadas en las leyes N° 162 y 167. Estas partidas autorizaron la compra de carbón por Lp. 5 200,0,00 y otra por Lp. 25 000,0,00 para aumentar el sostenimiento de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Respecto a esta partida, el ministro de Guerra y Marina puntualizó:

> "El presupuesto en vigencia vota sólo la suma de Lp. 25 000,0,00 para el sostenimiento de los dos nuevos cruceros durante seis meses; pero como en el año próximo estarán ya prestando su servicio, propone en el proyecto de presupuesto para 1908 el aumento de otros Lp. 25 000,0,00"[79].

Asimismo, el titular del portafolio de Guerra y Marina, respecto a la suma consignada para los gastos en carbón, comentaba:

> "... no basta para el objeto, como lo comprueba el mayor gasto que aparece en la liquidación de los presupuestos anteriores; y rebajados como está en Lp. 1 000, su diferencia ha sido mucho mayor. Es, pues, necesario el aumento, por lo menos de las Lp. 1 000 que se rebajaron"[80].

3. EL PRESUPUESTO DE 1912, EL PRORROGADO DE 1913 Y SIGUIENTES

Según el ministro de Guerra y Marina, general Pedro Muñiz, el gasto verdadero del presupuesto de 1912 fue de Lp. 864 664,0,00[81]. El de 1913 fue similar, habida cuenta que la Ley N° 1609 del 12 de noviembre de aquel año, dispuso la prórroga del anterior al no haberse discutido y aprobado en el Parlamento y promulgado en la fecha prevista[82].

Ambos presupuestos (1912 y 1913) no consignaron: 1) las sumas destinadas a los servicios creados por leyes vigentes; 2) ni para la adquisición de nuevas unidades y la necesidad de servirlas y mantenerlas; 3) el aumento del personal de la Misión Francesa, y, 4) el valor del vestuario y equipo del Ejército, en armonía con el aumento de su efectivo y en vista del detenido estudio practicado sobre el particular[83]; con lo cual se creó un déficit en ciertas partidas, las mismas que merecieron su justificación en el presupuesto de 1915[84], a fin de "... conciliar la estabilidad y el progreso de la institución militar con la estrechez de nuestro estado económico"[85].

Por ello, en el año fiscal de 1914 volvió a presentarse el problema de la "rebaja" en las partidas para el sostenimiento de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Al respecto, el titular del Ramo de Guerra y Marina acotaba:

> "La partida destinada al sostenimiento de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* fue rebajada en Lp. 20 000,0,00, seguramente porque se consideró factible que bastaran las Lp. 30 000 presupuestadas; pero tal intento no se ha realizado ni puede realizarse"[86].

Por otro lado, revela el ministro Muñiz, que los gastos que originaban los mencionados cruceros –exceptuando los de carenamiento y combustible– estaban considerados en los respectivos presupuestos administrativos, aprobados por el gobierno después de consultar todas las economías posibles, ascendiendo su importe total a Lp. 40 000,0,00 al año, de manera que la reducción de esta cantidad, cualquiera que fuera de momento, tendría que afectar el servicio de aquellas unidades.

También en la *Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1914*, el general Pedro E. Muñiz informó al Congreso en julio de dicho año, bajo una nueva circunstancia política y un nuevo gobierno[87], que se habían consignado partidas para el mantenimiento de los cruceros en el entendido de que habiéndose: "... aceptado el sacrificio que nos impuso la adquisición de los dos mencionados cruceros, no es discreto dejarlos en abandono, porque pronto los veríamos en completo deterioro, inutilizados para el objeto a que están destinados y que llenan de manera satisfactoria"[88].

Merecen destacar algunos gastos sugeridos al Congreso por el Ministro de Guerra y Marina, tales como: 1) la partida suprimida por Lp. 500,0,00 correspondiente a la Comisión Hidrográfica "... porque los servicios que corren a cargo de la Comisión no son culturales, sino de positivo interés para la seguridad de la navegación en nuestro extenso litoral"[89]; 2) la conveniencia de disponer un cuerpo nacional de ingenieros mecánicos "... porque a falta de él, hay que contratar en el extranjero los que se necesitan para el servicio de la Escuadra, en cuyo caso no sólo introducimos elementos que algunas veces resultan inconvenientes y hasta peligrosos, sino que tenemos que remunerarlos con largueza que desequilibra el presupuesto naval"[90], por lo cual se debe restablecer la partida de Lp. 2 000,0,00 para 1915; la instalación de nuevos faros en nuestras costas, en la medida que "...tiene tal importancia, que no cabe objeción en contrario; por lo mismo no necesito detenerme para ponderarla. Pero sí debo hacer notar que ahora que se ha abierto al tráfico marítimo la gran ruta de Panamá, debemos esforzarnos, a costa de cualquier sacrificio, por que ese tráfico tenga provechosa repercusión en nuestros puertos, y en mucho contribuiremos a ello, si mantenemos nuestro litoral bien iluminado y, por consiguiente, libre de los inconvenientes que hoy presenta para la libre navegación", por lo que se consigna la suma de Lp. 1 000,0,00, y, 4) la restitución de partidas para el sostenimiento del arsenal de Guerra (Lp. 1 990,5,75) y el *Constitución* con Lp. 602,4,00, habida cuenta que desapareció aquel establecimiento y porque el buque se destinó como depósito de carbón respectivamente[91].

Finalmente, el general Muñiz sostuvo que "Entre las partidas de 1914 y las del proyecto para 1915, hay las siguientes diferencias que no se ha podido dejar de consignar en éste"[92], tales como: 1) Los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, 2) Cazatorpedero *Rodríguez*, 3) Milicias Navales del Titicaca, 4) Comandancia General de la Escuadra, 5) Intendencia de Marina, 6) Haber de un Contralmirante, 7) Pontón *Constitución*, 8) Lancha *Maldonado*, 9) Sobrevivientes del *Huáscar*, 10) Vestuario de Marina, 11) Dique, 12) Carbón, 13) Escuela Naval, 14) Transporte *Iquitos*, 15) Flotilla de Loreto, 16) Comisión Hidrográfica. Algunas de estas merecieron justificación, no así otras que se "justifican solas". Entre las primeras se refiere el ministro a los haberes de contralmirante, toda vez que "Se hace precisa esta partida por no haberse presupuestado el haber correspondiente al contralmirante Gárezon"; fundamentó la partida asignada a la lancha *Maldonado*, en vista de que "Esta embarcación existe y presta servicios importantes; pero no existe partida para su sostenimiento"; finalmente, argumentó en torno a la partida para pagar a los sobrevivientes del *Huáscar*, en la medida que "Gozando éstos, por ley especial, de una gratificación equivalente al 25% de sus respectivos haberes, y no estando presupuestado el egreso, hay que votar la partida".

Un año después (1915), el coronel Carlos I. Abril presentó al Congreso de la República su *Memoria* como ministro de Guerra y Marina. En ella se advierte sobre la delicada situación económico-financiera del país[93], particularmente expresado en el presupuesto fiscal de 1915.

Este presupuesto: "... fue sancionado durante el periodo más agudo de la crisis económica que soporta el país, causa por la cual no solamente se encuentran partidas destinadas a gastos inevitables, sino que se redujo otras, en tal proporción que su monto, aún procediendo con la más rigurosa economía, no podría bastar para cubrir los egresos de los distintos servicios que motivaban. Sin embargo, salvo raras excepciones, los gastos de Guerra y Marina, durante el semestre vencido, están encuadrados dentro de las cifras del presupuesto, circunstancia que explica las contrariedades que han agobiado mi espíritu"[94].

El presupuesto de 1915 revela por primera vez partidas anuales para el sostenimiento de la Escuela Naval, del Estado Mayor General de Marina, de honorarios de contralmirantes, el funcionamiento de la Intendencia de Marina, las capitanías de puerto y faros, los cruceros *Grau, Bolognesi* y *Lima*, los transportes *Iquitos, Chalaco*, la Estación de Sumergibles, los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, la Comisión Hidrográfica, etc. Estas partidas se consignan en el anexo denominado Balance del Pliego.

Estabilizado el país respecto a la crisis económico-financiera aparecida en 1914 y el proyectado en 1915, el sector fiscal durante 1916 logró estabilizarse. Por ello, el ministro de Guerra y Marina, coronel Benjamín Puente, expresó lo siguiente: "Es halagador para mí poder deciros que la totalidad de las dependencias de Guerra y Marina han sido puntualmente pagadas desde agosto del año próximo pasado (1915) hasta el presente mes (julio 1916) suministrándoseles también en vestuario y demás elementos que necesitan para su servicio. Asimismo, experimento profunda satisfacción al indicaros que las obligaciones contraídas por las distintas reparticiones de este Ministerio han sido fielmente cumplidas"[95].

Reconoce, igualmente, el ministro Puente, que pese a que el Pliego presupuestal del Ramo de Guerra y Marina había excedido el 30% del Presupuesto General de la República, aun así "... había vacío por llenar en la organización y necesidades premiosas de diverso orden que no fueron satisfechas, porque esos gastos han estado destinados a cubrir las necesidades del personal".

El ministro Benjamín Puente en su *Memoria* del año siguiente (1917), señaló, casi con las mismas palabras lo mismo[96], pese a ello, le era halagador anunciar que, dentro de las cifras reducidas del presupuesto para 1916, la totalidad de las dependencias de Guerra y Marina habían sido puntualmente pagadas, y se había cumplido con las obligaciones

contraídas, observándose la aplicación de las partidas del presupuesto y cómo se habían ceñido a ellas los gastos. Este presupuesto, agregaba, contrastaba con los de 1913, 1914 y 1915, que llegaron a "cifras crecidas", pero que sin embargo, "quedaron obligaciones sin cumplir". El Presupuesto de 1916 que "...sólo importó Lp. 599 593,0,67, se han mantenido con el día el servicio de ambos ramos".

El ministro del ramo, general Puente, asimismo, da cuenta de algunos gastos efectuados y contratos receptores de ingresos. En el primer caso, figuran la comisión especial enviada a Estados Unidos para adquirir tubos suficientes para completar los calderos de los cruceros *Grau* y *Bolognesi,* en vista de que no fueron atendidas dichas compras en Inglaterra por cuanto: "... las autoridades inglesas no permitieron la exportación de esos artículos a pesar que el gobierno del Perú había enviado los fondos para su adquisición"[97]. En el segundo caso, se da cuenta del arrendamiento del transporte *Iquitos*, primero a una casa comercial del Callao y después vendido a la Compañía Peruana de Vapores[98] en la cantidad de Lp. 100 000,0,00, pagaderas en armadas de Lp. 10 000 mensuales, destinándose estos fondos a la adquisición de material de guerra. Igual ocurrió con el transporte *Chalaco*, que también fue arrendado a la Compañía Peruana de Vapores, recibiendo una cantidad reducida por el arriendo, pero que sirvió para amortizar la deuda que tenía el Gobierno con esa compañía, por los servicios prestados por el dique a la escuadra.

En cuanto al presupuesto de 1918 para el Ramo de Guerra y Marina, este ascendió a Lp. 856 571,1,68, contrastando con el de 1917 que fue de Lp. 819 059,9,68.

En la *Memoria* de 1918, el ministro de la Fuente da cuenta de las adquisiciones de materiales, merced al Comisionado Naval enviado a los Estados Unidos de América y a nuestros agentes diplomáticos y consulares que lograron adquirir algunos materiales de importancia como: palas para renovar la arboladura de los cruceros, parrillas para sus calderas y, lonas y diversos repuestos para los servicios eléctricos[99]. Otros materiales, sin embargo, no pudieron adquirirse pese a los esfuerzos que desplegó el Ministerio, debido a la situación anormal de las industrias europeas y norteamericanas, especialmente en lo que se refiere a la fabricación de materiales de guerra.

La *Memoria* de 1918 informaba sobre la compra de grupos electrógenos, a fin de reemplazar al carbón como medio de combustión en los cruceros. En efecto, se señalaba que en setiembre de 1917 se habían instalado grupos electrógenos en los cruceros *Grau* y *Bolognesi,* cazatorpedero *Rodríguez* y se habían encargado para el crucero *Lima* y la Estación de Sumergibles.

La citada *Memoria* informaba también, que en vista del elevado

precio en que se vendían en la plaza nacional los artículos navales, el Gobierno había resuelto importarlos directamente de Europa y Estados Unidos, a fin de hacer economía[100]. Por otro lado, también daba cuenta que por primera vez en el ámbito naval se había implantado el sistema de licitaciones para la adquisición de todos los elementos y materiales necesarios para la Escuadra. Este procedimiento, manejado por la Junta Económica de la Escuadra, había dado muy buenos resultados. Asimismo, el ministro de la Fuente se pronunció negativamente en relación a la adquisición de carbón nacional en sustitución del extranjero, debido a su mala calidad y resultados poco satisfactorios[101].

Merecen atención las palabras del ministro César de la Fuente respecto a los presupuestos de 1916, 1917 y primer semestre de 1918, toda vez que entraron en contradicción con las apreciaciones optimistas del ministro Benjamín Puente ya citadas respecto al presupuesto de 1916. Para el ministro de la Fuente:

> "Los pliegos correspondientes a los Ramos de Guerra y Marina del Presupuesto de 1916, prorrogado para 1917 y primer semestre de 1918, han sido insuficientes para subsistir a sus necesidades, en razón al alza excesiva operada en los precios tanto de los artículos destinados al equipo, vestuario y material, como de los referentes a la alimentación del personal y ganado"[102].

Respecto del presupuesto fiscal de 1919 para el Ramo de Guerra y Marina que ya se encontraba en preparación en julio de 1918, solo existe el buen propósito del ministro, quién señaló que se formulaba "... con la experiencia adquirida en la aplicación del actual, la manera de subsanar sus deficiencias"[103]. Más allá de este propósito no conocemos más sobre dicho presupuesto, por cuanto la Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1919 ante el Congreso no se presentó, al sobrevenir el golpe de Estado del 4 de julio de 1919, encabezado por Augusto B. Leguía, quien unos meses más tarde (octubre) creó el Ministerio de Marina. Solo merece comentario que de los Lp. 5 000 000 calculados para el ejercicio fiscal de 1919, se dio el 17% para ambos ramos (Guerra y Marina), quedando la Marina con un pequeño porcentaje sobre el total[104].

La Memoria de 1918 contiene algunos indicadores de gasto que ameritan comentario. Entre ellos se cuentan: 1) la subvención a la *Revista de Marina*, la misma que había quedado suspendida desde 1911; 2) gastos para el sostenimiento del transporte *Chalaco* y 3) la provisión de víveres.

Respecto a la subvención a la *Revista de Marina*, la Resolución Suprema del 21 de setiembre de 1917, rubricada por el presidente José Pardo y refrendada por su ministro de Guerra y Marina, general César de la Fuente, autorizó la subvención con Lp. 10,0,00 mensuales, debiendo aplicarse el egreso a las economías en la partida del presupues-

to de la Escuela[105]. Con esta autorización se reanudaría la edición de este importante vehículo cultural de la actividad naval, inexplicablemente cancelado años antes.

F. EL PROYECTO DE CREACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA DE 1908

El hecho de ser dependiente del Ministerio de Guerra y Marina, restringió a la Marina en su accionar. En una mal comprendida unificación de recursos y reglamentaciones que no coincidían con el carácter de la guerra en el mar, se dejaron de lado sus verdaderas necesidades. Refiriéndose al Código de la Marina, el ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* correspondiente al año 1909, expresó:

> "El vigente, no está en armonía con el material moderno con que se cuenta y su aplicación ocasiona dificultades y tropiezos que es menester evitar en lo sucesivo. Actualmente lo está estudiando la Comisión Consultiva y tan pronto como ésta termine su trabajo se someterá al Congreso para su aprobación..."[106]

Es difícil rastrear a través de la documentación histórica que hemos llegado a revisar, cuáles fueron las primeras voces que se alzaron para reclamar la creación de un Ministerio de Marina.

Al nacer el Perú a la vida independiente, y aun cuando aquella no se había logrado plenamente, se creó por don José de San Martín el régimen llamado del protectorado; el decreto del general San Martín[107], invistiéndose de la autoridad suprema, dado en Lima el 3 de agosto de 1821, reunía en manos del Protector el mando supremo, político y militar de los departamentos libres del Perú; a su vez, establecía lo que don Germán Leguía y Martínez llamó con razón el Primer Gabinete Republicano: Juan García del Río, a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, el de Hacienda a cargo de Hipólito Unanue y el de Guerra y Marina a cargo de Bernardo Monteagudo[108].

Esta organización ministerial se mantuvo con muy ligeras variantes a lo largo del siglo pasado; medio siglo después de proclamada la Independencia del Perú, existían cinco ministerios: de Hacienda y Comercio; de Gobierno; Policía y Obras Públicas; de Guerra y Marina; de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia; y de Relaciones Exteriores. Se constata pues que Guerra y Marina continuaban unidos, aunque bien se comprueba, de igual manera, en la visión de la historia de nuestras fuerzas armadas de este periodo, una presencia constante de jefes del Ejército al frente del portafolio respectivo, siendo muy extrañas las excepciones, en las que se puede contar la presencia incluso de civiles al frente de la respectiva cartera, como el caso de José Gálvez en los días memorables de 1866.

Fue en los aciagos días de la Guerra con Chile, al proclamar Piérola la dictadura en diciembre de 1879, como secuela del viaje de Prado, que se erige por primera vez autónomo el Ministerio de Marina. Junto con el dictador, firmaron el Estatuto Provisorio, el 27 de diciembre de 1879, Pedro José Calderón como Ministro de Relaciones Exteriores y Culto (encargado accidentalmente del de Gobierno, que ejercería Nemesio Orbegoso); Federico Panizo como Secretario de Justicia e Instrucción; Manuel Mariano Echegaray de Fomento; el coronel Miguel Iglesias de Guerra; el capitán de navío Manuel Villar de Marina, y Manuel A. Berindoaga de Hacienda[109].

Piérola, como lo había hecho el mismo Mariano Ignacio Prado, al proclamar la dictadura, luego de la derrota de Pezet, en el alzamiento contra el Tratado Vivanco-Pareja, denominó "secretarios" a sus colaboradores en el Gabinete, aunque bien sabemos que solo la denominación variaba, pues su desempeño era el de un ministro de Estado.

Así pues, fue con el gobierno dictatorial de don Nicolás de Piérola, que por primera vez aparece un ministro de Marina, y esta distinguida mención recayó en un brillante marino de lúcida trayectoria, y cuya máxima gloria la constituía el haber estado al frente de la escuadra –fundamentalmente peruana– que se enfrentara a las naves españolas en Abtao, el 7 de febrero de 1866.

Pasado el periodo de la Guerra de 1879 a 1883, la estructura administrativa del Estado recuperó en gran parte las características previas al conflicto. Desaparecería el Ministerio de Marina para volver a constituir una unidad con el de Guerra, así como desaparecería el de Fomento, por ejemplo[110].

Es claro que el tema empieza a tomar fuerza desde los días que se contratan los primeros cruceros, y se agita cuando ya es inminente su llegada a nuestras costas. Fue en 1906 que se hizo la primera tentativa de independizar a la Marina, creando un ministerio propio, a instancias de algunos oficiales que buscaron apoyo en representantes por el Callao; se vivía pues, el entusiasmo de ver en nuestras costas un poder naval que contribuiría mejor al resguardo de la integridad nacional y al respeto de nuestro país en el concierto de las naciones.

El 23 de agosto de 1907, se planteó de manera expresa en el Senado de la República, la creación del Ministerio de Marina. La iniciativa correspondió al Senador por el Callao Juan C. Peralta, conjuntamente con los senadores Carlos Ferreyros y Juan José Reynoso, quienes presentaron el proyecto ante el Congreso[111].

La sesión que comentamos, contó con la asistencia del entonces ministro de Guerra y Marina, general Pedro E. Muñiz, quien gozaba de amplio prestigio en los círculos políticos[112], y que se mostró opuesto a la creación del Ministerio de Marina, sosteniendo que se incremen-

tarían los gastos, expresando con sorprendente claridad: "... debo declarar que es una conveniencia nacional que no sean profesionales los ministros, y esto lo digo con entera franqueza, siendo profesional el que está durante cuatro años al servicio del Estado en el ramo de Guerra y Marina"[113].

Dentro de las variadas razones que se presentaron en oposición a la creación del Ministerio de Marina, estuvo el incremento de los gastos que tal acción ocasionaría en un Erario cuyas estrecheces no alcanzaban a cubrir muchas precariedades en numerosos ramos. Se adujo entonces –por quienes se manifestaban a favor del proyecto– que tendría que ser muy escasa la repercusión del nuevo ministerio en la economía nacional, por cuanto el ministro, por ejemplo, sería un alto oficial de la Armada, así como muchos otros cargos dentro de la nueva entidad.

Este pedido no tuvo eco en su Cámara, pues se consideró –basándose en las palabras del ministro de Guerra– que aún no existía el suficiente personal y material que reuniese las condiciones como tal. Al respecto, el general Pedro E. Muñiz sostuvo:

> "Las condiciones de la Armada como personal y material hacen innecesaria esta creación del Ministerio. El personal de jefes y oficiales que actualmente monta nuestras naves, no llega ni a sesenta entre todas las clases de la jerarquía, inclusive la de guardiamarinas. El personal en nuestros puertos, en el servicio marítimo, no solamente es reducido, sino algo mas, es un personal mixto compuesto de militares, marinos y civiles a consecuencia de que no es posible conseguir personal técnico en la Marina"[114].

Se frustró entonces la creación del Ministerio de Marina, pero se había sembrado la semilla de una preocupación que fue siendo cada vez más creciente en los hombres que sentían y vivían el legado de una institución que se sentía postergada en sus aspiraciones, sobre todo cuando se referían a sus necesidades presupuestales, por la siempre mayor influencia del elemento militar.

En 1918, casi en las postrimerías de la etapa que nos ocupa, la *Revista de Marina* publicó un artículo, signado por el seudónimo de *Collingwood*, sobre la necesidad de la formación de un Plan Naval. En él se decía que hacía 38 años que el Perú había perdido su supremacía naval en el Pacífico, supremacía que Chile nos había arrebatado y que no habíamos podido recuperar. Para obtener un cambio en la situación, el Perú debía encontrar un medio de sustituir la superioridad numérica, imposible de alcanzar contra la apreciable fuerza naval chilena, por la superioridad de una nueva arma, el arma submarina. Lo ocurrido durante la Primera Guerra Mundial era prueba palpable de su poder. El autor consideraba que los elementos navales que poseía el Perú eran heterogéneos e inapropiados en su conjunto para ser clasificados como escuadra, por lo que proponía

la constitución de un plan para la defensa naval, el cual debería iniciarse con la adquisición de sumergibles, torpederos, transportes e hidroaviones. Los sumergibles y torpederos constituirían la defensa móvil, los transportes el servicio de movilidad o transporte, y los hidroaviones el servicio de informaciones y seguridad. Sugería además que el Callao sería la base principal de operaciones, estableciendo otra en Ilo. Consecuencia lógica del plan propuesto, era la creación del Ministerio de Marina

Así llegamos al año 1919, cuando se reanudan los proyectos para crear el Ministerio de Marina. Una vez más hubo voces discordantes que negaban la necesidad de darle a la Marina la autonomía que muchos proclamaban como necesidad impostergable para el mejor desarrollo de la institución.

Es evidente que el movimiento revolucionario que triunfó el 4 de julio de 1919, constituyó un hecho propicio a la creación del Ministerio. La llegada a la presidencia de Augusto B. Leguía, que tanta preocupación había mostrado durante su primer gobierno por la institución naval, hacía previsible que gestiones en ese sentido, alcanzarían éxito.

Contribuía a ello también, la evidente simpatía con que el elemento naval vio el retorno del presidente Leguía a Palacio de Gobierno. Aunque no hay pruebas documentales contundentes, es evidente que el elemento naval estuvo presente en las labores conspirativas que determinaron el golpe de estado victorioso del 4 de julio. Basadre llega a señalar –aunque sin remitirnos a las pruebas documentales y orales, que él tal vez conoció– que "... Óscar Grau, junto con su hermano Miguel tuvieron actuación importante en la revolución del 4 de julio de 1919"[115]. En otro momento, el mismo gran historiador nos dice: "En el Callao estalló la revolución, poco antes que en Lima. Actuaron como directores de ella, el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, el diputado Alberto Secada, el coronel Moisés Cornejo y otras personas más"[116].

La propuesta para la creación del Ministerio de Marina fue sustentada ante la Asamblea nacional por el senador Miguel Grau Cavero y el diputado Alberto Secada, iniciativa que fue defendida calurosamente por los señores Jorge Prado y E. Basadre. Aceptada la propuesta dada por la Asamblea nacional y promulgada por el presidente Leguía, se había culminado una antigua aspiración de generaciones de marinos, que veían en la autonomía ministerial de su Institución, un elemento importante para alcanzar sus mejores logros.

Nada expresó mejor, creemos, la satisfacción de nuestros hombres de mar por la creación del Ministerio de Marina, que la *Crónica Nacional*, que traía consigo la *Revista de Marina*, publicada inmediatamente después de la dación de esta ley y cuyo texto se incluye como Anexo a este capítulo.

El historiador naval, capitán de fragata Manuel I. Vegas, expresó su entusiasmo por la creación del Ministerio de Marina, en los siguientes términos: "Pero cuando verdaderamente ha experimentado la Marina un gran impulso hacia su completo resurgimiento, ha sido en los últimos cinco años, marcándose para ella una fecha que se recordará siempre: la del 4 de julio de 1919. Nunca se ha manifestado más entusiasmo y más fe en los destinos de la Armada, ni dado tantas facilidades para su progreso"[117].

ANEXO I

Comparación de Fuerzas Navales Sudamericanas al inicio del año 1906

Según el *Jane´s Fighting Ship* del año 1906-1907, presentado por *The British Counsil*, las únicas fuerzas navales de importancia en Sudamérica eran las de Argentina, Brasil y Chile, y en capítulo aparte indicaba las Marinas de Guerra sin importancia o "insignificantes", entre las que se encontraba el Perú conjuntamente con Ecuador, Haití, Méjico, Paraguay, San Salvador y Venezuela. A continuación detallamos las unidades de cada país:

ARGENTINA

Cruceros blindados (tipo Garibaldi)

Puerreydon y *General Belgrano*:

Desplazamiento:	7 000 t
Velocidad	19 nudos
Armamento:	2 de 10" calibre 40
	10 de 6" cal .40
	6 de 47" cal.40
	10 de 6 pdr.
	12 de 1 pdr.
	4 tubos lanza torpedos

Cruceros blindados (tipo Garibaldi anterior)

San Martín y *Garibaldi*, características:

Desplazamiento:	6 840 t.
Velocidad	17-18 nudos
Armamento:	

Garibaldi:

2 de 10" cal 40
10 de 6" cal 40
10 de 6 pdr.
10 de 1 pdr.
4 tubos lanza torpedos

San Martín:

4 de 8" cal. 40
10 de 6" cal 40
6 de 4,7" cal. 40

Acorazados:

Almirante Brown:

Desplazamiento:	4 267 t
Velocidad	11 nudos
Armamento:	10 de 6" cal. 50 (origen inglés)
	4 de 3,7" cal. 50
	8 de 1 pdr.
	2 tubos lanza torpedos en cubierta

Independencia y *Libertad:*

Desplazamiento:	2 236 t
Velocidad	13,2 nudos
Armamento:	2 de 9,4" cal. 35
	4 de 4,7": cal. 40
	4 de 3 pdr.
	2 de 1 pdr.
	2 tubos lanza torpedos sobre el agua

Cruceros:

Buenos Aires:

Desplazamiento:	4 500 t
Velocidad	23 nudos
Armamento:	2 de 8" cal. 45
	4 de 6" cal. 45
	6 de 4,7" cal. 445
	4 de 6" pdr.
	5 tubos lanza torpedos sobre el agua

Nueve de Julio:

Desplazamiento:	3 500 t
Velocidad	22,5 nudos
Armamento	4 de 6" cal. 40
	8 de 4,7" cal. 40
	12 de 3" pdr.
	14 de 1" pdr.
	5 tubos lanza torpedos en cubierta

25 de Mayo:

Desplazamiento:	3 200 t
Velocidad	22 nudos
Armamento:	2 de 8,2" cal. Krupp antiguo
	8 de 4,7" cal. 40
	12 de 3" p
	3 tubos lanza torpedos sobre el agua

Patria:

Desplazamiento:	1 070 t
Velocidad	20,5 nudos
Armamento:	2 de 4,7" cal. 40
	4 de 8" pdr.
	2 de 1" pdr.
	5 tubos lanza torpedos

Contratorpedero *Espora:*

Desplazamiento:	550 t
Velocidad	19,5 nudos

Armamento:	2 de 14" pdr. 1 de 8" pdr. 2 de 3" pdr. 2 ametralladoras 5 tubos lanza torpedos sobre el agua

Destroyer *Patagonia:*

Desplazamiento:	1 442 t
Velocidad	14 nudos
Armamento:	1 de 10" antiguo 3 de 6" antiguo 6 de 1" pdr.

Torpederas
Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, Misiones:

Desplazamiento:	230 t
Velocidad	27 nudos
Armamento:	1 de 14 pdr. 3 de 6 pdr. 3 tubos lanza torpedos

Lanchas torpederas	2 de Thornycroft, 110 t. 24 nudos 6 de Yarrow, 85 t. 24 nudos, 2 TLT 18 botes torpederos muy antiguos 6 pequeñas cañoneras de río
Personal de Marina:	8 500 hombres de todos los grados aproximadamente

BRASIL

Acorazados:
Riachuelo:

Desplazamiento:	5 700 t
Velocidad	16 nudos
Armamento:	4 de 9,4" cal. 40 6 de 4,7" cal. 45 6 de 3 pdr. 15 ametralladoras 5 tubos lanza torpedos sobre agua

Aquidaban:

Desplazamiento:	5 00 t
Velocidad	15 nudos
Armamento:	4 de 8" cal. 45 4 de 4,7" cal. 50 8 de 6 pdr. 10 ametralladoras 2 tubos lanza torpedos sobre el agua 3 tubos lanza torpedos sumergidos

En enero de 1906 este buque explotó y se hundió, su salvamento ha sido incierto.

Acorazados de Defensa de Costas:
Deodora y *Floriana*

Desplazamiento:	3 162 t

Velocidad	14 nudos
Armamento:	2 de 9,2" cal. 45 AA
	4 de 4.7" cal. 50
	2 de 12 pdr.
	4 de 6 pdr.
	4 de 1 pdr.
	2 tubos lanza torpedos sumergidos

Cruceros:

Crucero blindado *Barroso:*

Desplazamiento:	3 450 t
Velocidad	20 nudos
Armamento:	6 de 6" cal. 50
	4 de 4,7" cal. 50
	10 de 6 pdr.
	4 de 1 pdr.
	4 ametralladoras Maxims

Crucero *Tamandaré:*

Desplazamiento:	4 537 t
Velocidad	17 nudos
Armamento:	10 de 6"
	2 de 4,7"
	8 ametralladoras Nordenfelt

Buque Escuela *Benjamín Constant:*

Deplazamiento:	2 750 t
Velocidad	4 nudos
Armamento:	4 de 6" cal. 45
	8 de 4,7" cal. 45
	2 de 12 pdr.
	2 de 1 pdr.
	4 tubos lanza torpedos sobre el agua

Torpederas:

Tupuy, Timbira y *Tamayo:*

Desplazamiento:	1 030 t
Velocidad	23 nudos
Armamento:	2 de 4,7"
	6 de 6 pdr.
	4 de 1 pdr.
	3 tubos lanza torpedos sobre el agua

En proyecto:

	6 Destroyers de 400 t. 3 tubos lanza torpedos
	6 botes torpederos de 130 t., vel. 28
	4 tubos lanza torpedos
	6 de 50 t., vel. 25, 3 TLT

Submarinos:	3 de tipo Holland en proyecto
Buques mercantes armados:	5
Buques transportes	2
Monitores de río:	3 de 400 t
	2 de 500 t

ANEXO I

Arsenales Navales	Río de Janeiro (5 diques mayores, 2 pequeños) Pará Pernambuco Bahía Ladario de Matto Groso
Personal de Marina:	8 000 hombres aprox.

CHILE

Personal de Marina:	8 000 hombres de todos los grados
Acorazado *Capitán Pratt:*	
Desplazamiento:	6 901 t
Velocidad	17 nudos
Armamento:	4 de 9,4" cal. 35 8 de 4,7" cal. 45 6 de 6 pdr. 4 de 3 pdr. 0 de 1 pdr. 5 ametralladoras Maxims 4 tubos lanza torpedos sobre el agua
Cruceros:	
Crucero Blindado *O'higgins:*	
Desplazamiento:	8 500 t
Velocidad	19 nudos
Armamento:	4 de 8" cal. 45 10 de 6" cal. 40 4 de 4m7" cal. 45 10 de 12 pdr. 10 de 6 pdr. 4 ametralladoras 4 tubos lanza torpedos sobre el agua
Esmeralda:	
Desplazamiento:	7 000 t
Velocidad	21 nudos
Armamento:	2 de 8" cal. 40 16 de 6" cal. 40 8 de 12 pdr. 9 de 6 pdr. 2 de 3 pdr. 8 ametralladoras Maxims 2 tubos lanza torpedos sumergidos 1 tubos lanza torpedos sobre el agua
Blanco Encalada:	
Desplazamiento:	4 420 t
Velocidad	19,5 nudos
Armamento:	2 de 8" cal. 40 10 de 6" cal. 40 12 de 3 pdr. 10 de 1 pdr. 5 tubos lanza torpedos sobre el agua

Cruceros protegidos:

Chacabuco:

Desplazamiento:	4 300 t
Velocidad	24 nudos
Armamento:	2 de 8" cal. 40
	10 de 4,7"
	12 de 12 pdr.
	6 de 2 pdr.
	5 tubos lanza torpedos sobre el agua

Ministro Zenteno:

Desplazamiento:	3 600 t
Velocidad	20 nudos
Armamento:	8 de 6" cal. 40
	10 de 6 pdr.
	4 de 1 pdr.
	4 ametralladoras Maxims
	3 tubos lanza torpedos

Presidente Errázuriz:

Desplazamiento:	2 100 t
Velocidad	17 nudos
Armamento:	4 de 6" cal. 36
	2 de 4,7" cal. 36
	4 de 6 pdr.
	1 de 1 pdr.

Caza torpederos:

Almirante Simpson:

Desplazamiento:	800 t
Velocidad	21 nudos
Armamento:	2 de 4,7"
	4 de 3 pdr.
	2 ametralladoras Maxims
	3 tubos lanza torpedos sobre el agua

Almirantes Lynch y *Almirante Condell:*

Desplazamiento:	750 t
Velocidad	20 nudos
Armamento:	3 de 14 pdr.
	4 de 3 pdr.
	5 tubos lanza torpedos

Torpederos:

Capitán O'brien y *Capitán Merino:*

Desplazamiento:	350 t
Velocidad	30 nudos
Armamento:	1 de 12 pdr.
	5 de 6 pdr.
	2 tubos lanza torpedos

Lanchas torpederas:

Desplazamiento:	6 de 140 t
Velocidad	19 nudos
Armamento:	3 de 3 pdr.
	3 tubos lanza torpedos

Buque Escuela *General Baquedano:*

Desplazamiento:	2500 t
Velocidad	13.5 nudos
Armamento:	4 de 4,7" cal. 45
	2 de 12 pdr.

- Como defensa de costas empleaban a los antiguos buques como el: *Cochrane, Huáscar* y la *Pilcomayo.*
- 12 buques de la Compañía Sudamericana de Vapores que estaban a disposición de la Armada como buques transportes.

ECUADOR

2 unidades tipo Aviso (ex *Papúa* e *Inconstant*), que pertenecieron a la Armada Francesa. Con 811 t de desplazamiento, vel. 12 nudos, como armamento cuentan con 2 cañones muy antiguos de 5,5" y 1 de 4".
2 antiguos buques mercantes: el *Cotopaxi* y el *9 de Julio* con 2 ametralladoras cada uno.
1 bote torpedero Yarrow de 65 t. vel. 15 nudos
Armamento: 2 de 3 pdr.
4 tubos lanza torpedos

MÉXICO

Cañoneras:

Zaragoza:

Desplazamiento:	1 200 t
Velocidad	15 nudos
Armamento:	2 de 4,7"
	2 de 6 pdr.

Tampico, Veracruz, Bravo, Morales:

Desplazamiento:	1 280 t
Velocidad	16 nudos
Armamento:	2 de 4"
	2 de 6 pdr.

Demócrates:

Desplazamiento:	450 t
Velocidad	7 nudos
Armamento:	2 de 6,5"

Independencia y Libertad:

Desplazamiento:	425 t
Armamento:	1 de 6"
	2 de 20 pdr.

VENEZUELA

Cañonera: *Bolívar:*

Desplazamiento:	571 t
Velocidad	18,5 nudos

Armamento:	2 de 1,7 BL

Patrulleras:

Miranda y Libertador:

Desplazamiento:	200 t
Velocidad	12 nudos
Armamento:	4 ametralladoras

PERÚ

Cruceros Scouts: *Almirante Grau y Coronel Bolognesi:*

Desplazamiento:	3 250 t
Velocidad	24 nudos
Armamento:	2 de 6"
	8 de 3"
	8 de 1,5"
	2 tubos lanza torpedos

Crucero ligero *Lima:*

Desplazamiento:	1 790 t
Velocidad	15 nudos
Armamento:	2 de 5,9"
	3 Maxims tiro rápido

Transportes:

Constitución:

Desplazamiento:	1 639 t
Velocidad	10 nudos
Armamento:	2 de 5,9"
	4 de 3,4" Krupp

Chalaco:

Desplazamiento:	239 t
Velocidad	10 nudos
Armamento:	2 de 3,4" Krupp

Transporte y buque Escuela *Iquitos:*

Desplazamiento:	2 038 t
Velocidad	14 nudos

ANEXO II

*"Crónica Nacional".- Ministerio de Marina**

"Hase al fin convertido en realidad el ferviente anhelo, largo tiempo cultivado en nuestros pechos, de tener un Ministerio aparte. La Asamblea Nacional aprobó unánimemente la moción presentada por los señores Miguel Grau y Alberto Secada, y fundamentada en elocuente y patriótico discurso por el primero de dichos señores. No hubo nota discordante, no hubo debate, todas las voces se alzaron para expresar la simpatía que inspiraba el proyecto de creación del Ministerio de Marina, primer paso en la senda del resurgimiento de nuestra Marina de Guerra, primordial, efectivo y único medio de que nuestra patria reconquiste el lugar prominente que tuvo en otra época entre las naciones de Sudamérica, que le corresponde en justicia por su riqueza, corrección de procedimientos internacionales y que no volverá a perder jamás.

Así, unánimemente, debía aprobarse esta reforma tan importante para los destinos del país y tan reveladora del espíritu que anima a nuestros dirigentes; en esa forma la esperaba el público que, por falta de los diarios, había sido invitado en patrióticas hojas sueltas que circularon profusamente y que ocupaba totalmente las galerías del Palacio del Congreso; y por último, así lo auguraba la feliz coincidencia de realizar la memorable sesión en la fecha clásica de la Marina, el 8 de octubre, aniversario de la magnífica epopeya de Angamos.

Sería superfluo tratar de manifestar nuestro agradecimiento a los autores del proyecto y a los señores Prado, Basadre y tantos otros que lo apoyaron calurosamente

El aplauso de los asistentes a la célebre sesión, manifestó claramente que la Nación aprecia en debida forma, el bien que se le ha hecho.

Para nosotros los marinos, que por nuestra profesión y por haberlo esperado y pedido durante muchos años, podemos apreciar en todo su valor el beneficio que recibe el país, la deuda de agradecimiento es más grande. Tan grande que sólo existe un modo de pagarla y todos estamos, espontánea y unánimemente decididos a practicarlo.

Vivir para la Marina y morir por ella. Solamente así podremos pagar la deuda contraída el 8 de octubre de 1919, y únicamente en esta forma nos será posible seguir la luminosa estela que, en las aguas de Angamos, trazó el legendario *Huáscar*, el 8 de octubre de 1879, conducido por el inmortal contralmirante Miguel Grau, padre del distinguido senador, coautor y defensor del proyecto.

Los señores representantes al Congreso, pueden estar seguros de que siempre tendrán un lugar en el altar de nuestros corazones y de que siempre formarán una sola, esas fechas; están unidas por un lazo indisoluble: el venerado nombre Miguel Grau. Y aunque, seguramente, el mejor galardón por su obra se los ofrece la conciencia del deber cumplido, no dudamos que no les será menos satisfactorio el saber que al rea-

* *Revista de Marina*. T. IV, N° 5, 09.10.1919, pp. 613-618.

lizar su proba y patriótica misión, ha avivado el desfalleciente, aunque nunca muerto, espíritu de sacrificio que anima a los marinos, jóvenes o viejos.

No extrañará pues, a los patrióticos miembros de la Asamblea, que alentados por su ejemplo y reanimados por la nueva savia infiltrada a nuestro cuerpo, apelemos una vez más a su probado buen deseo de crear Marina; más aún que les recordemos que su obra está incompleta, que si no la continúan no habrá sido sino una de tantas leyes que nunca se cumplen; que ellos y nosotros hemos contraído un gravísimo e ineludible compromiso con la Nación, convencida de pronto que se verá poseedora de una flota capaz, no sólo de garantizar su futuro desarrollo, sino también de solucionar decorosamente los asuntos pendientes.

Señores Representantes:

Estamos prontos a cumplir nuestra promesa de vivir para la Marina, y la primera prueba es esta petición de que prosigáis la obra empezada. Si bien es cierto que nos habéis dado independencia y que, de hoy más, las rentas destinadas a la Marina se invertirán en ella, también y fatalmente lo es, que esas rentas son excesivamente reducidas, tanto que no nos dejarán cumplir la segunda parte de nuestra promesa, morir por la Marina o, muy al contrario, nos harán morir demasiado pronto, demasiado estérilmente. En vuestras manos está el evitarlo, dadnos los medios de cumplir nuestro compromiso con la Nación y habréis cumplido el vuestro.

Así como el viajero sediento que encuentra un cuenco de agua en su camino, lo apura febrilmente sin detenerse a pensar que tras él va otro igualmente sediento, y cuya vida en peligro puede ser más útil que la suya a la humanidad, así el Ejército llegaba siempre antes que la Marina y agotaba en su sed, muy noble por cierto, de robustecimiento, las rentas que la Nación dedicaba a ambas ramas de la defensa armada, sin considerar que sin ella, de muy poco le servirá aumentar su poder.

Siendo el Presupuesto de Guerra y Marina el 17% aproximadamente, de las rentas del país, la Marina solo disfrutaba de un poco menos del 2,5%. Y ni siquiera era respetada esa cantidad irrisoria; cuanto dinero no se podía gastar en la Marina, por causa de su misma pequeñez, era absorbido inmediatamente por su hermano el Ejército. ¿Han tenido acaso, su verdadera aplicación los "fondos de Marina" creados por el producto de la enajenación de los transportes *Iquitos* y *Constitución,* y con las apreciables sumas economizadas por la instalación de grupos electrógenos para el alumbrado de los buques?

¡Y es el Perú un país esencialmente marítimo! Las Marinas son onerosas, pero un Perú sin Marina no puede existir.

Si queréis que girón por girón desaparezca la Patria que nos legaron nuestros abuelos y ennoblecieron nuestros padres, no tenéis más que hacer, dejad que el Ministerio de Marina comparta con los otros el dolor de ver nuestra rápida y segura decadencia.

Pero si es grande y firme vuestro patriotismo, como lo atestigua la prueba que venís de dar, abrid generosos las arcas fiscales para la Marina y no reparéis en cifras más, estad seguros de que no se os pedirá todo lo que hace falta, comprended que no se hace así por temor de que os parezcan excesivamente grandes, las pequeñas cantidades que, a pesar del fin sustancial a que se destinan, van a figurar por primera vez en el presupuesto. No olvidéis al fijar esas cifras, que hay acorazados que importan más de tres millones de libras, y que bien pueden ser unidades de ese tipo, las que conceptúe necesarias para nuestra defensa, el grupo de técnicos llamados a confeccionar nuestro Plan Naval. No llevéis el espíritu prevenido a favor de determinada arma; los que estudien el Plan Naval, que deben ser técnicos de reconocida competencia, y que van a afrontar las críticas de los profesionales, y a cargar sobre sí, la responsabilidad del destino de su Patria, no van a proceder de ligero; lo que ellos estudien o sometan a su aprobación, es seguramente lo que más conviene; la más ligera modificación a que los obliguéis, os hará copartícipes del juicio que merezcan de la Nación, cuando llegue el momento de la prueba decisiva".

ANEXO III

Relación cronológica de los ministros de guerra y marina 1906-1919

Periodo 1906 a 1919

1905-1907	General Pedro E. Muñiz
1908	General Juan N. Eléspuru
1908	Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda
1909	Pedro Larrañaga
1910	Coronel Ernesto D. Zapata
1910	General Pedro E. Muñiz
1910	Doctor Javier Prado Ugarteche (interino)
1910	Coronel José R. Pizarro
1911	Juan M. La Torre
1911-1912	General José R. Pizarro
1913	General Enrique Varela
1913	Carlos E. Velarde
1914	General Enrique Varela
1914	Coronel Óscar R. Benavides y Presidente Junta de Gobierno
1914	General Pedro E. Muñiz
1914	Contralmirante Melitón Carvajal
1914	General Augusto Bedoya
1914-1915	Coronel Carlos Abril
1915	Coronel Benjamín Puente
1916-1917	General Benjamín Puente
1917-1918	Coronel César A. de la Fuente
1918	Coronel Andrés N. Cateriano
1919	General Juan Manuel Zuloaga
1919	General Carlos Abril
1919	Coronel Gerardo Álvarez.

NOTAS AL CAPÍTULO XIV

1. SCHEINA, Robert L..., *Iberoamérica. Una Historia Naval. 1810-1987*, Madrid, Editorial San Martín, 1987.
2. VIANNA, Helio..., *Historia do Brasil.* Sao Paulo, Ediciones Melhoramentos, 1980, p. 575.
3. CRESPO, José B..., *Brasil. El Ejército y Marina.* Buenos Aires, Talleres Gráficos Juan Perroti, 1919, pp. 233-235.
4. Para un listado de la flota brasileña en 1917, véase CRESPO..., *Ob. cit.*, pp. 256-258. En esencia, puede resumirse en 4 acorazados, 5 cruceros, 2 cruceros torpederos, 10 contratorpederos, 1 torpedera, 2 monitores, 4 cañoneras, 4 avisos, 3 submarinos y otras naves auxiliares.
5. SCHEINA..., *Ob. cit.*, pp. 107-109. CARVALLO, Trajano Augusto de. *Seus Feitos e Glorias.* Río de Janeiro, Odebrecht S.A., 1986, pp. 154-158.
6. DESTEFANI, Laurio..., *Manual de Historia Naval Argentina.* Buenos Aires, Departamento de Estudios Histórico Navales, 1974, pp. 117-118. ARGENTINA. CENTRO NAVAL. *Evocación hacia el futuro.* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1985.
7. FUENZALIDA BADE, Rodrigo..., *La Armada de Chile...* IV, pp. 1106-1107. SCHEINA..., *Ob. cit.*, pp. 112-113. LOPEZ URRUTIA, Carlos..., "Resumen de datos sobre los buques de la Armada de Chile" (Manuscrito inédito, 1992).
8. FUENZALIDA BADE, Rodrigo..., *La Armada de Chile...* T. IV, pp. 1089, 1104, 1112.
9. BARROS, Mario..., *Historia Diplomática de Chile.* pp. 592-593. FUENZALIDA BADE, Rodrigo..., *Ob. cit.*, T. V, p. 1105.
10. ORTIZ SOTELO, Jorge... *Escuela Naval del Perú. Historia Ilustrada.* La Punta, Escuela Naval del Perú, 1981, pp. 53-87.
11. ROMERO PINTADO, Fernando..., "La primera generación naval de postguerra", *Revista de Marina.* Lima, Dirección de Información, mayo-junio 1985, año 78, N° 2, p. 135.
12. *Revista de Marina*, año 3, N° 26-27, mayo-junio 1909, pp. 39-41.
13. ORTIZ SOTELO, Jorge... *La cañonera América.* Lima, CONCYTEC, 1989, p. 69.
14. *Revista de Marina*, II época, N° 1 setiembre 1916.
15. *Revista de Marina*, N° 17, agosto 1908, pp. 246-252.
16. *Revista de Marina*, N 4, julio 1907, pp. 118-119.
17. *Revista de Marina*, año 2, N° 15, junio 1908, pp. 129-136.
18. *Revista de Marina*, II época, año IV, N° 1, enero-febrero 1918 y N° 2 marzo-abril 1919.
19. *Revista de Marina*, año 2, N° 16, julio 1908, pp. 190-192.
20. *Revista de Marina*, año 2, N° 19, octubre 1908, p. 362; N° 20, noviembre 1908, p. 375; N° 23-24, febrero-marzo 1909, p. 557.

21. VALLADARES, Pedro... *Cartas al director*, En: *Revista de Marina*, 1907, N° 2 al 5, pp. 55-56, 96-98, 177-179.
22. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 5, p. 177.
23. *Revista de Marina*, año 3, N° 26-27, mayo-junio 1909, pp. 39-41.
24. "Algunas reflexiones sobre nuestra enseñanza profesional", En: *Revista de Marina*, II Época, año I, N° 3, diciembre 1916, pp. 144-171; *De nuestras necesidades*, año II, N° 1, enero-febrero 1917, pp. 197-204.
25. "Necesidad de la organización de un Servicio de Hidrografía de la Armada", En: *Revista de Marina*, II Época, año III, N° 4 (julio-agosto 1918), pp. 348-360.
26. *Revista de Marina*, II Época, año IV, N° 3, pp. 143-160.
27. *Revista de Marina*, II Época, año IV, N° 5, setiembre-octubre 1919, pp. I-VI, 613-617.
28. *Revista de Marina*, II Época, año IV, N° 5, setiembre-octubre 1919, pp. 619-635.
29. COBAS, Efraín..., *Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú*. Lima, Editorial Horizonte, 1982, pp. 25-40.
30. *"Une mission navale au Perou (1905-1914)"*. En: *La Revue Maritime*, Julio 1957, p. 1027.
31. A.H.de M., Expedientes personales de Guette, Guilleux y Mareschal.
32. *Peru Today*, junio de 1913, vol. N° 3, p. 802
33. GUILLEUX, Louis Charles Damase..., "Une mission navale au Perou (1905-1914)", En: *La Revue Maritime*. París, Ministerio de Marina, julio 1957, pp. 1027-1048.
34. *Legislación Militar...*, T. IV, p. 219. Cámara de Diputados, *Diario de los debates del II Congreso Extraordinario de 1905*, Lima, Cámara de Diputados, 1906, pp. 128-129.
35. Archivo del Ministerio de Defensa, Vicennes, Francia. Del resumen preparado por E.L.M. en junio de 1986, copia del cual se encuentra en el Archivo Histórico de Marina.
36. *Ibídem*.
37. *Ibídem*.
38. A.H.de M., Expediente personal del ingeniero naval Enrique Mareschal.
39. GUILLEUX..., *Ob. cit.*, p. 1031.
40. *Legislación Militar de Guerra y Marina*. T. 4, pp. 220-226.
41. *Ibídem...*, p. 233.
42. *Legislación Militar de Guerra y Marina*. T. 5, pp. 175-177.
43. GUILLEUX..., *Op. cit.*, p. 1034.
44. *Legislación Militar de Guerra y Marina..*, T. 5, pp. 203-204. GUILLEUX..., *Ob. cit.*, pp. 1034-1035.
45. ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Escuela Naval del Perú*, p. 76.
46. A.H de M., Personal, 1909.
47. GUILLEUX..., *Ob. cit.*, p. 1032.
48. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 6, pp. 322-323.
49. GUILLEUX..., *Ob. cit.*, p. 1033.
50. GUILLEUX..., *Ob. cit.*
51. A.H.de M., Expedientes Personales de Guette y Theron.
52. A.H.de M., Expediente Personal de Guilleux.
53. *Variedades*, año VII, N° 190, 21/10/1911, pp. 1277-1278.
54. GUILLEUX..., *Ob. cit.*, pp. 1040-1041.
55. Cámara de Diputados, *Diario de los debates del Congreso Ordinario de 1911*. Lima, Cámara de Diputados, 1911, p. 943.
56. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República del Perú*, T. XII, p. 157.
57. GUILLEUX..., *Ob. cit.*, p. 1044.
58. *Revista de Marina*, Noviembre de 1907, p. 887.

59. *La Prensa*, julio 2, 1913, edición de la mañana.
60. "Una Misión Naval". En: *Revista de Marina*, noviembre de 1957, pp. 885- 909.
61. GUILLEUX, *Ob. cit.*, p. 1047.
62. *Variedades,* T. X, N° 336 (8/8/1914), p. 1074. *El Comercio,* 3/8/1914, p. 2, 4/8/1914, p. 2.
63. *El Comercio,* agosto 5, 1914, p. 1.
64. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1915.*
65. *Mensaje al Congreso* del Presidente Billinghurst, 1913.
66. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, julio 1914, p.17.
67. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, julio 1914, p. 28.
68. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1915, p. 32.
69. BASADRE, Jorge..., *Historia de la República...*, T. XII, p. 497.
70. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina.* 1916, p.52.
71. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina.* 1916, p. 53.
72. *El Comercio,* febrero 24, 1917, edición de la mañana.
73. *Legislación Militar de Guerra y Marina.* T. 11, p. 449.
74. *Legislación Militar de Guerra y Marina.* T. 12, p. 219.
75. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1906.*
76. *Boletín de Guerra y Marina. Año 1905.*
77. *Revista de Marina*, setiembre 1907, pp. 225-226.
78. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina, 1918*, p. CLXVI.
79. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina, 1908*, Lima, Tip. El Progreso literario, 1908: p. LV.
80. *Ibídem.* Las leyes N° 167 y 162 respectivamente, votaron para la compra de carbón con destino a los buques de la armada siendo la suma de Lp. 5 000.
81. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general don Pedro E Muñiz presenta a la legislatura ordinaria de 1914.* Lima, Emp Tip Unión, 1914, p, 34.
82. Desde finales del año de 1912 se evidenciaba la oposición del Congreso al presidente Billinghurst, quien no contaba con mayoría parlamentaria.
83. Estas necesidades aparecen señaladas en el Mensaje del presidente Guillermo Billinghurst.
84. En el presupuesto de 1915 se consignaron y justificaron 17 nuevas partidas que ascendieron a Lp. 165 141,5,99 para atender, entre otros, los gastos que demandaría el mantenimiento del crucero *Elías Aguirre*, el cazatorpedero *Rodríguez*, los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, Capitanía de Puerto Maldonado de reciente creación, Comandancia General de la Escuadra, Intendencia de Marina, etc.
85. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina...* 1914, p. 34.
86. *Ibídem...*, p. 28.
87. El 4 de febrero de 1914 se formó la Junta de Gobierno presidida por el coronel Óscar R Benavides, siendo llamado Muñiz en la cartera de Guerra y Marina, luego que el presidente fuera reconocido por el Congreso de la República, toda vez que originariamente Óscar R Benavides fue presidente de la Junta Provisoria y a la vez ministro de Guerra y Marina.
88. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina...* 1914, p. 28.
89. *Ibídem...*, p. 29.
90. *Ibídem.*
91. *Ibídem...*, p. 30.
92. *Ibídem...*, pp. 30-32.
93. A consecuencia del inicio de la "Gran Guerra" y la recesión económica y crisis financiera. Véase en el Capítulo V el impacto que produjo dicha guerra en el ámbito financiero nacional.
94. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina coronel don Carlos I. Abril presenta*

al Congreso Ordinario de 1915. Lima, Empresa Tipográfica Unión, 1915, p. 39.

95. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina coronel Benjamín Puente presenta al H. Congreso...1916*. Lima, Imp. Americana, 1916, p. 63.
96. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Benjamín Puente, presenta al Congreso. 1917*. Lima, Imp. Americana, 1917, p. 68.
97. *Ibídem...*, p. 58.
98. El Decreto Supremo del 3 de abril de 1917 acepta la propuesta hecha por Manuel Mulanovich, en nombre y representación de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao; en consecuencia, autoriza la venta a dicha empresa, el transporte nacional *Iquitos* por la suma de cien mil libras (Lp. 100 000) pagaderas en diez mensualidades consecutivas de diez mil libras (Lp. 10 000) cada una (artículo 1°).
99. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina coronel César A. de la Fuente presenta al Congreso 1918*. Lima, Imprenta Americana, 1918, p. LXV.
100. *Memoria que el Ministro de..., 1918,* p, LXXII.
101. *Ibídem...*, p. LXXII.
102. *Ibídem...*, pp. LXII-LXIII.
103. *Ibídem...*, p. LXXIV.
104. VEGAS GARCÍA, Manuel I..., En: *Revista de Marina*, 1919, p. 124.
105. *Ibídem...*, p. CLXXI.
106. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1909*.
107. HERRERA, José Hipólito..., *El álbum de Ayacucho*. Lima 1982, pp. 43-44.
108. LEGUÍA Y MARTÍNEZ, Germán..., *Historia de la Emancipación del Perú. El Protectorado*. T. IV, p. 447. Ya durante la Expedición Libertadora, Bernardo Monteagudo formó parte de una especie de Gabinete en Campaña, asumiendo la Secretaría de Guerra y Marina, la de Hacienda estuvo encargada a Dionisio Vizcarra y la de Gobierno a Juan García del Río. El auditor de Guerra de la expedición, don Antonio Álvarez, murió poco después de la llegada de la expedición a Pisco, encargándose Monteagudo de la Auditoría con el grado de teniente coronel.
109. ULLOA, Alberto..., *Don Nicolás de Piérola. Una época de la Historia del Perú,* p. 198.
110. El Ministerio de Fomento reaparecería con anterioridad al de Marina. Fue el mismo Piérola, durante su gestión constitucional, en enero de 1896, que creó nuevamente este ministerio, ocupándolo entonces el ingeniero Eduardo López de Romaña, más tarde sucesor de Piérola en la Presidencia de la República entre 1899 y 1903.
111. Días antes –el 14 de agosto– en la sesión de la Cámara Alta, el senador por Huánuco, Ferreyros, solicitó la venida al Perú, de una misión, que a semejanza de la que venía actuando en el Ejército, enseñara todo lo concerniente a la organización del ramo de Marina. *Diario de Debates de la Cámara de Senadores*, 1907, p. 98.
112. El general Muñiz, militar de profesión y vocación, había hecho desde muy joven –17 años– las campañas del sur, de Lima y de la Breña, hasta el final del conflicto con Chile, continuando al lado de Cáceres en su lucha contra Iglesias. Se mantuvo al lado del caudillo triunfante, ocupando diversos cargos de distinta importancia. Fue Prefecto de Lima cuando las huestes de Piérola impusieron la renuncia de Cáceres; entonces dejó el país, viajando a Buenos Aires. Sin embargo, su larga y brillante trayectoria militar hizo que a su retorno se incorporara nuevamente a la vida castrense, ascendiendo a coronel. En el gobierno de Manuel Candamo, fue llamado a ocupar el cargo de ministro de Guerra y Marina, permaneciendo fugazmente en el cargo. Más adelante, ocuparía nuevamente el ministerio en la primera gestión de José Pardo, constituyendo un caso excepcional entre los ministros de Guerra y Marina de este periodo, al permanecer continuadamente en el ministerio durante toda la gestión de Pardo. Ocupó –aunque fugazmente– el ministerio durante el gobierno de Leguía, del que se alejó por discrepar respecto

al conflicto con el Ecuador. Volvería al ministerio cuando la presidencia provisoria de Óscar Benavides, del cual se alejó por razones de salud. Fue candidato a la Presidencia de la República para el periodo 1915-1919.

113. *Diario de Debates de la Cámara de Senadores*, 1907, p. 99.
114. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina. 1906.*
115. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 388.
116. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XIII, p. 21.
117. VEGAS GARCIA, Manuel I..., *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*, p. 291.

Capítulo XV
ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN NAVAL

La organización naval es la base del poder naval y éste tiene la misión de defender al Estado de todos los ataques que pueda recibir por el mar, protegiendo los intereses marítimos y cooperando a la realización de los propósitos e ideales de la nación[1].

En el año 1906, bajo la presidencia de José Pardo se dio inicio igualmente a una etapa de enriquecimiento de la Marina en lo que se refiere a legislación y reglamentación naval. Con el apoyo de la Misión Naval Francesa y con la nueva tónica que trajeron las promociones de oficiales preparados en Europa y Estados Unidos, se fue otorgando a la Marina de Guerra una estructura más acorde con el proceso de modernización en su organización, similar a otras marinas más avanzadas. Se fueron consolidando así, los objetivos de preparación más eficiente para su misión de resguardar la frontera marítima y la guerra en el mar.

Durante los periodos presidenciales de José Pardo y Barreda –en ambos mandatos– y de Augusto B. Leguía –en su primer gobierno–, la Marina de Guerra fue adecuándose en lo que respecta a su organización. En dichos periodos presidenciales se expidieron leyes e importantes reglamentos que otorgaron a la Armada un mejor accionar y una marcada solidez organizativa en sus cuadros. Su accionar permitió iniciar un proceso de independización de las reglamentaciones del Ejército, lo cual fue marcando una mayor distancia funcional y administrativa en tanto que a la institución naval se le conceptuaba esencialmente desarrollándose en el mar.

Al advenimiento de 1906, la Armada del Perú se encontraba regida por el Código de la Marina Militar del Perú promulgado en 1886[2]. Este Código confería a la Marina de Guerra una estructura orgánica en la que en línea directa dependía del ministro de Guerra y Marina. Conta-

ba con dos Comandancias Generales: una del Departamento Marítimo y, otra del Departamento Fluvial; además, existía una Jefatura del Apostadero del Titicaca.

La Comandancia General del Departamento Marítimo comprendía todo el litoral y dependían de esta las siguientes dependencias:

Mayoría de Órdenes
Comandancia del Arsenal
Comandancia Principal de Milicias Navales
Comandancia de Apostaderos
Capitanías de Puerto
Escuelas navales
Auditoría de Marina
Comisaría de Hacienda de Marina
Brigadas de Marina con dependencia del Ejército
Buques sueltos y pontones

La Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto contaba con las siguientes dependencias:

Mayoría de Órdenes
Contaduría
Factoría Naval
Capitanía de Puerto
Buques

La Jefatura del Apostadero del Titicaca comprendía la Capitanía de Puno, y los buques del Estado.

Posterior a 1886, la Marina contó con dos instancias superiores dependientes del Ministerio de Guerra y Marina. La primera fue la Comandancia General de la Escuadra y la Mayoría de la Escuadra, y la segunda, la Junta Superior de Marina. Aquella fue establecida por el Decreto Supremo de 12 de julio de 1896, con el objeto de dar más unidad al servicio y consultando la mejor disciplina de los buques de la Escuadra, suprimiendo la Mayoría de Órdenes del departamento Marítimo[3]; en 1901 se suprimió esta Comandancia para restituir la Mayoría de Órdenes.

La Junta Superior de Marina fue creada por el Decreto Supremo de 25 de enero de 1887 con el fin de informar detallada y minuciosamente sobre todos aquellos asuntos técnicos que afectaban a la institución. La naturaleza de este órgano fue de carácter consultivo y corta duración, siendo reemplazada por el Consejo Superior de Marina en 1902[4].

A inicios del siglo XX, la Marina de Guerra contó con reglamentos y códigos que establecían líneas de autoridad, organización, relaciones interinstitucionales, fueros, etc., estos fueron:

a. Reglamento de Insignias, señales y distintivos de la Escuadra. (1896)
b. Código Internacional de Señales para el servicio de la Marina de Guerra

y Mercante, adoptándose el Código de la Gran Bretaña de 1898.

c. Reglamento marítimo de luces y señales para impedir colisiones en la mar (1896).
d. Reglamento de vestuario e insignias de la Marina (1898)
e. Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías (1900)
f. Organización de la Sanidad Militar en la cual se incluía a la Marina como un apéndice (1904).
g. Ley de Fomento y protección de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías (1903).

Estas disposiciones y reglamentos fueron los únicos cimientos en que se sustentó nuestra incipiente Marina; sin embargo, no fueron suficientes como para darle una eficaz línea de comando que pudiera vigorizar y unificar la vida institucional para un crecimiento acorde con las necesidades propias de una institución tutelar de la Nación.

El hecho de ser dependientes del Ministerio de Guerra y Marina restringió su accionar. En una inadecuada y mal comprendida unificación de recursos y reglamentaciones, que no coincidían con el carácter de la guerra en el mar, se dejaron de lado sus verdaderas necesidades. Refiriéndose al Código de la Marina, el ministro del ramo, en su memoria correspondiente al año 1909, expresó:

> "El vigente no está en armonía con el material moderno con que se cuenta y su aplicación ocasiona dificultades y tropiezos que es menester evitar en lo sucesivo. Actualmente lo está estudiando la Comisión Consultiva y tan pronto como ésta termine su trabajo, se someterá al Congreso para su aprobación"[5].

Un año antes, en 1908, no prosperó la iniciativa de independizar, administrativa y políticamente a la Marina, creándole un ministerio propio. El ministro de Guerra y Marina de ese entonces, general Pedro E. Muñiz sostuvo que el personal y el material de la Marina era muy reducido y no ameritaba la separación del de Guerra.

En el mensaje del presidente de la República José Pardo expuesto ante el Congreso de la República, al iniciarse la Legislatura Ordinaria de 1906, aparecen dos observaciones escuetas, pero sin referirse a la futura modernización de la estructura organizativa de la Marina. Así informó a la representación nacional:

> "Que se ha lanzado al agua en Inglaterra al crucero *Almirante Grau* y se ha contratado la construcción del segundo crucero *Coronel Bolognesi*, que será lanzado en setiembre próximo y luego que el Gobierno ha continuado prestando a la Marina de Guerra su atención preferente, debiendo apuntar que su acción es secundada con el mayor entusiasmo por los Señores Jefes y Oficiales de la Armada en servicio en el país y en el extranjero"[6].

Es en este contexto que dentro de la institución naval se dejaron escuchar voces que pedían la reorganización de la Marina de Guerra,

ante el avance del Ejército que recibía notorio apoyo del Estado. La Marina, sin embargo, se encontraba en una situación anacrónica, ya que no obstante la compra de los dos cruceros, no contaba con un plan de adquisiciones que pudiera fijar en el término de cierto tiempo la creación y organización de una flota capaz de asegurar la tranquilidad y soberanía del país. Proponían estas voces, asimismo, un programa naval que incluyese la instalación de un puerto militar, diques, almacenes, factorías, varaderos y otras instalaciones propias de una base naval[7].

En la Memoria de Guerra y Marina de 1910, el ministro coronel José R. Pizarro, se refería a la reorganización de la Marina:

> "La organización de la Marina de Guerra y sus dependencias está sujeta hoy a lo que prescribe el Código de Marina, que constituye un conjunto anacrónico de disposiciones que no responden de ningún modo a lo que exige el desarrollo de nuestro poder naval... La Marina de Guerra necesita ser regida por leyes que formen un todo perfectamente homogéneo que comprenderá la conscripción naval, la organización militar del litoral y la ley de cuadros"[8].

Todo parece indicar que dicha legislación se trató en la Cámara de Senadores, sin embargo, sus discusión aparentemente se estancó, probablemente por influencia de intereses no identificados. Dos años después, en la sección pedidos de la Cámara de Diputados, correspondiente a la sesión del 14 de setiembre de 1912, el diputado Rafael Grau al solicitar la palabra expresó que había un positivo interés nacional para que se expidiese cuanto antes la Ley Orgánica de la Marina de Guerra, cuyo proyecto se hallaba aplazado en el Senado, no obstante haberse solicitado de esa Cámara una preferente atención. Agregaba que el último aplazamiento había sido solicitado por el senador por Huancavelica, general Canevaro, quien quería que antes de su aprobación se pidiera un informe a los contralmirantes de la Armada, pedido que resultaba inoficioso -anotaba Rafael Grau-, porque los almirantes Carvajal, Villavisencio y Raygada habían manifestado por escrito su opinión, como constaba del mismo expediente que obraba en el Senado. Solicitaba en consecuencia que se reiterase al Senado la recomendación, haciéndole presente la circunstancia de existir en el expediente el informe solicitado por el general Canevaro[9].

A. LA DIRECCIÓN DE MARINA

Dentro de esta progresión favorable a la organización naval, en 1908 se creó el cargo de Director de Marina a la par como el de Guerra, como la más alta autoridad dependiente únicamente del Ministro de Guerra y Marina, con el doble carácter de administrativo y estratégico, en tanto se proyectaba la organización del Estado Mayor General de Marina.

El cargo de Director de Marina fue sugerido por la Misión Naval Francesa, pues desde 1870 en Francia sólo existía la Dirección de Correspondencia Militar, que abarcaba las funciones de estados mayores, operaciones militares, escuelas, el reclutamiento, la justicia y la infantería. Después de su derrota en la guerra contra Alemania, recién Francia separó en dos autoridades distintas la Jefatura de Estado Mayor y la Jefatura del Ministerio de Guerra[10].

El cargo de Director de Marina, estuvo basado en la premisa observada por la Misión Naval Francesa por la cual la Escuadra no podía estar a cargo del ministro, cargo que algunas veces fue ocupado por un civil que siempre fue un político del régimen de turno. Su jefe, por consiguiente, debía ser el director de Estrategia, puesto que la organización del país admitía la posibilidad de un ministro civil y este debía colocarse en su papel de hombre político.

La organización fundamental que propuso la Misión Naval Francesa para la Dirección o futuro Estado Mayor fue la siguiente:

Director de Marina:	Comandante en jefe inmediato
Subjefe:	Coordinación
1ra. Sección:	Informaciones. Recursos del enemigo
2da. Sección:	Nuestros recursos. Organización de Bases y otros recursos.
3ra. Sección:	Posibilidad y propuesta de decisión, proyecto de operaciones. Movimiento de la Escuadra, redacción de órdenes, etc.
4ta. Sección:	Correspondencia del Jefe. Registro

Su primer director fue un miembro de la Misión Naval Francesa, el comandante Paul de Marguerye, a quien se le otorgó el grado de capitán de navío a fin de que pudiera ejercerlo. Su nombramiento se produjo por Resolución Suprema del 9 de mayo de 1909.

B. EL ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA

En 1907 con ocasión de la llegada de los nuevos cruceros *Grau* y *Bolognesi* y la exposición de nuevas ideas aportadas por los oficiales que habían estado en la comisión de construcción de dichos cruceros, promovieron la creación del Estado Mayor General de Marina. Sobre el particular, aparecieron diversos artículos en la *Revista de Marina* en favor de esta creación, toda vez que la superioridad naval de entonces adujo que había pocos elementos a flote y dependencias de tierra que justificaran su creación. Sin embargo, los pedidos a favor de su creación se intensificaron, tanto en los boletines, revistas especializadas como en los diarios de la capital.

En la *Revista de Marina*[11] se lamentaba que desgraciadamente había transcurrido casi un año desde la llegada de los cruceros y todo seguía como antes, subsistiendo la desorganización debido a la anticuada organización. Se señalaba que no se contaba con reglamentos que especificasen los diversos roles de los buques de la Armada y no existía una superioridad que controlase las diversas disposiciones internas de cada uno de los jefes. Proponía que el Estado Mayor tendría a su cargo la formación de los reglamentos orgánicos de la Escuadra y velar por el estricto cumplimiento de ellos; por lo que, la creación del Estado Mayor era de necesidad inaplazable.

Pocos meses después, el 24 de setiembre de 1908, se llevó a cabo la transmisión del Mando Supremo. Desde ese día quedó al frente del Estado Augusto B. Leguía, quién reemplazó en la primera magistratura de la República a José Pardo y Barreda. Al respecto, en su editorial la *Revista de Marina* sostuvo con viva expectativa –toda vez que este mandatario cuando ocupó la cartera de Hacienda fue el artífice de la compra de los cruceros al posibilitar el financiamiento de estos– lo siguiente:

> "La Marina de Guerra Nacional espera y con razón que el nuevo Mandatario continuará la obra que apenas tuvo tiempo de comenzar su antecesor, de reorganizar nuestra escuadra y levantarla tan alto como sea posible en el corto periodo de su administración; y esta esperanza es tanto más fundada, desde el momento que se ha designado como miembro del nuevo gabinete en el Ramo de Guerra y Marina al capitán de navío Don Juan Manuel Ontaneda de cuya actuación en el Ministerio, tiene la Armada derecho a esperar mucho"[12].

Otra opinión favorable al establecimiento del Estado Mayor General de Marina correspondió al capitán de navío Ramón Sánchez Carrión, quien publicó en el diario *El Comercio* un artículo en el que indicaba que, siendo la Marina tanto en paz como en la guerra, la salvaguarda del litoral peruano y los ríos del oriente, el Estado debía velar por su resurgimiento a la brevedad posible. El citado autor señalaba que la organización vigente al encomendar a un oficial general la distribución de los servicios y el personal, era deficiente. De ello se desprendía la necesidad de crear un Estado Mayor para dar unidad y dirección a la institución, toda vez que el Estado Mayor era el llamado a preparar los elementos que conforman toda Marina de Guerra, es decir el personal y material, los reglamentos, los planes, adelantos, etc. Agregaba que la indiferencia que había existido para todo lo referente a la Marina había motivado la escasez del material a flote y que por tanto tiempo se permaneciese sin reglamentos y leyes[13].

Se proponía que el Estado Mayor estuviese conformado por personal del servicio general administrativo a cargo de un oficial superior,

un auxiliar y un amanuense; por personal especializado encargado del material (artillería, aprovisionamiento, repuestos); por personal técnico (construcciones, planos, torpederas, etc.) a cargo de un jefe superior, un auxiliar, un amanuense y un inspector de máquinas; por un grupo de oficiales de capitanías cuyo jefe sería el Capitán de Puerto del Callao, desempeñando sus funciones vigentes, además de los tercios navales de toda la República. El personal que se necesitaría para todo: un jefe de sección, oficial superior, un secretario, dos amanuenses, un auxiliar del jefe superior, dos ayudantes. La plana mayor: un contralmirante jefe de Estado Mayor, un subjefe, un secretario, un ayudante para el primero y un amanuense. El presupuesto debía considerar los haberes, las gratificaciones, y una partida para útiles de escritorio, libros de consulta, revistas marítimas, etc.

Pero ni en 1908 ni en 1909 se hizo nada para crear el estado mayor; todo quedó en buenas intenciones, tal como lo expresara el ministro del ramo, señalando que desde el año anterior, había quedado admitida la necesidad de crear el Estado Mayor de Marina[14]. Sin embargo, en 1910, el ministro coronel Ernesto D. Zapata en su *Memoria* dirigida al Congreso argumentaba, al igual que el general Muñiz dos años antes, que era indispensable la creación de un Estado Mayor de Marina, pero justificaba su demora en el establecimiento por la escasez de personal técnico y lo limitado de los elementos navales que impedían en ese momento la formación de ese organismo[15].

El presidente de la República Augusto B. Leguía, en su *Mensaje al Congreso de la Nación* el 28 de julio 1910, en lo referente a la Marina de Guerra sostuvo frases genéricas como éstas:

> "La Marina de Guerra ha evidenciado también sus progresos con las recientes dificultades internacionales y justificado las esperanzas que el país cifra en ella. Los buques siempre listos a la hora señalada, cumpliendo estrictamente las órdenes impartidas. A veces, de improviso, poniendo de manifiesto la excelencia de sus condiciones y el constante y meritorio esfuerzo de jefes, oficiales y marineros por mantenerse a la altura de las circunstancias".

El presidente Leguía, sin embargo, reclamó especial interés a la representación nacional por su trascendencia en la organización naval, el establecimiento de un Estado Mayor General que transmitiese las órdenes del Ministerio en tiempo de paz y las del director general de Operaciones en tiempo de guerra; y que asumiese la obligación de preparar los recursos marítimos en vista de una acción eventual.

Por mandato del Decreto Supremo del 1° de marzo de 1913 se estableció, con arreglo al Código de la Marina Militar, la Comandancia General de la Escuadra, habiéndose obtenido un notable mejoramiento en los distintos servicios, según afirmó el ministro Enrique Varela, como el

sanitario de las naves, y se había llevado a cabo repetidos ejercicios de artillería y de torpedos, con halagador resultado, y se habían formado los cuadros de las existencias y consumos diarios y de los artículos que debían pedirse a Europa[16].

Pasaron varios años y fue recién en 1915 que se produjo la esperada creación del Estado Mayor General de Marina. Ejercía el cargo de ministro de Guerra y Marina Carlos I. Abril y presidente de la Junta de Gobierno el coronel Óscar R. Benavides desde el 4 de febrero de 1914. El Decreto de fecha 24 de marzo de 1915 dispuso:

"Art. 1. Organízase el Estado Mayor General de Marina en la forma siguiente:

Jefatura
Un Jefe de Estado Mayor General, capitán de navío.
Un ayudante secretario, capitán de fragata.
Un amanuense.
Un portero.
Dos sirvientes.

1ra. Sección (personal)
Un jefe de sección, capitán de navío o de fragata.
Un secretario archivero, comisario de Guerra y Marina.
Un teniente 1ro.
Un amanuense.

2da. Sección (material)
Un jefe de Sección, capitán de navío o de fragata.
Un constructor naval.
Un maquinista inspector.
Un teniente 1ro.
Un amanuense.

3ra. Sección (organización y estudios técnicos)
Un jefe de sección, capitán de navío o de fragata.
Un inspector de artillería, capitán de fragata.
Un inspector de torpedos y electricidad.
Un teniente 1ro.
Dos amanuenses.

Art. 2do. El cargo de Subjefe de Estado Mayor General, lo ejercerá el Jefe de Sección más caracterizado.

Art. 3ro. El Estado Mayor de Marina, dependerá directamente del ministerio del ramo.

Art.4to. Estarán bajo de su dependencia: los buques de la Escuadra, establecimientos de enseñanza, y demás servicios de la Marina.

Art. 5to. El Estado Mayor General de Marina se establecerá en el Departamento Marítimo del Callao.

Art. 6to. Queda suprimida la Mayoría de Órdenes de la Escuadra, debiendo distribuirse su archivo entre las diversas secciones del Estado Mayor General.

Art. 7mo. Por decreto separado se reglamentará las funciones de este Instituto, quedando encargado el Ministerio de Guerra y Marina, de dictar las demás disposiciones necesarias para el cumplimiento de este Decreto"[17].

En 1916, cuando ejercía la presidencia por segunda vez don José Pardo y Barreda, y era ministro de Guerra y Marina el general Benjamín Puente, se dispuso la reorganización del Estado Mayor General de Marina mediante el decreto expedido el 1° de febrero de 1916. El citado decreto señalaba que el Estado Mayor estaría constituido de una jefatura y de dos secciones, correspondiéndole a la Jefatura todas las atribuciones que se relacionaban con el mando de la Escuadra y los servicios anexos. La primera sección se encargaría del personal y la segunda del material de guerra, tanto naves como artillería, material logístico etc.

Esta reorganización, sin embargo, se dispuso sin considerar el importante informe del presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, diputado por Lima Carlos Borda, quién presentó un dictamen relativo al estado de las unidades tácticas de la Escuadra Nacional y dependencias de la Marina de Guerra. El citado dictamen, en lo relativo al Estado Mayor opinó en contra de su creación en forma contundente cuando sostuvo:

"Engañados los altos Jefes de nuestra Escuadra por un falso espejismo de opulencia, se dejaron llevar de la fiebre de reformas y crearon e incrustaron entre nosotros un organismo de perfección sólo existente en naciones poseedoras de verdaderas escuadras y no de una simple escuadrilla como la nuestra, que para su alto comando tendría en cualquiera armada del mundo bastante con un capitán de fragata. Nos referimos al Estado Mayor de Marina, que con un exagerado personal de jefes y oficiales tiene a su cargo la alta dirección científica militar de la escuadra y sus dependencias, que no llena en la actualidad el objeto de su pomposa creación y que ha resultado, como lo estamos viendo, un engranaje superior inútil en el mecanismo de nuestros servicios de mar. El Estado Mayor de Marina con un presupuesto de Lp. 6 000,0,00 al año es sencillamente un absurdo inconcebible. Nuestra situación impone la suspensión de ese cuerpo y el restablecimiento del alto comando a flote"[18].

Pese al informe Borda acerca del Estado Mayor, sus conclusiones no fueron tomadas en cuenta, pues en 1916, en su exposición a las cámaras el ministro de Guerra y Marina expresó que la Comandancia General de la Escuadra había sido suprimida en virtud de haberse establecido el Estado Mayor General de Marina por decreto supremo del 25 de marzo de ese año y que este había sido creado con el objeto de satisfacer la premiosa necesidad de reorganización de la Marina y que para el efecto se había arrendado para su uso los bajos de la Prefectura del Callao[19].

Sería pertinente evaluar con objetividad los argumentos del Informe Borda o llamado también el Libro Gris, y las del ministro, a fin de determinar si la decisión adoptada fue la más conveniente en aquel entonces o estuvo sobrevalorada, toda vez que en la siguiente administración (de Leguía) una de las primeras medidas que adoptó en el campo naval fue suprimir el Estado Mayor.

El 18 de julio de 1916 se reglamentaron las funciones y servicios del Estado Mayor de Marina mediante decreto supremo. Este Reglamento constaba de 11 capítulos y 49 artículos cada uno con sus respectivos incisos en los que se resaltaban las atribuciones, obligaciones y deberes del Jefe de Estado Mayor y de sus subalternos en las secciones e inspectorías y los servicios correspondientes.

Dos años más tarde, el 9 de julio de 1918, mediante otro decreto supremo se volvió a declarar en reorganización del Estado Mayor en cuanto a sus funciones y composición, de conformidad a la práctica observada. Se estableció esta vez que la jefatura del Estado Mayor General de Marina contaría, además de las atribuciones del cargo, con todas las que se relacionan con el comando de la escuadra y servicios anexos. Además, se aumentó una sección, quedando asignadas las funciones de cada una ellas de la siguiente manera:

"Primera Sección

a. Secundar al Jefe de Estado Mayor en los detalles del servicio y reemplazarlo en caso de ausencia, teniendo entonces los mismos deberes y responsabilidades;
b. Vigilar el regular funcionamiento del instituto en lo que se refiere a su disciplina y servicio interior;
c. Corresponderá a esta Sección los asuntos relativos a informaciones, legislación marítima, estado comparativo de fuerzas navales, su posible desarrollo; recursos militares nacionales y extranjeros; capacidad de resistencia; operaciones navales combinadas; bases Navales; defensa de costas; planes de guerra probables; instrucción para guerra y maniobra; organización y distribución de fuerzas; reservas navales; aviación. Comunicaciones; abastecimientos; movilización; código de señales, claves; presas; adquisiciones y estadísticas.

Segunda Sección

Armamento, material y servicios hidrográficos; bocas de fuego; torpedos; minas; explosivos y sus aprovisionamientos; escuelas de fuego; polígonos de tiro; estaciones telemétricas; experiencias y estudios; organización y control del material y servicio eléctrico; preparación del personal y material para el combate; hidrografía, faros, balizas, semáforos; observatorios de Marina; publicaciones, derroteros y anuarios; reglamentación y desarrollo de trabajos hidrográficos; máquinas, motores y calderos de los buques y dependencias; reparaciones y reformas en el material; talleres, diques y varaderos; inspección y examen del material y materias grasas; abastecimientos; consumos; proyectos e informes.

Tercera Sección

Servicio militar, organización y Marina Mercante; excepciones; licenciamiento; reclutamiento; reservas; movilización y concentración; reenganche; contratas; escalafones; libro historial del personal; transbordos; altas y bajas; permutas; licencias; permisos; pensiones; fojas de concepto; vacantes; propuestas; ascensos; recompensas y honores; exámenes de promoción; disciplina; instrucción civil militar marinera; escuelas y reglamentos; inspección de naves de la Marina Mercante"[20].

El decreto determinaba, asimismo, que el Servicio de Sanidad Naval debía figurar adjunto al Estado Mayor General de Marina, comprendiendo el servicio sanitario de la Escuadra y sus dependencias.

Otra resolución suprema del 9 de julio de 1918 dispuso la reorganización e integración del personal del Estado Mayor General de Marina en los siguientes términos:

Jefatura
Un capitán de navío, Jefe de Estado Mayor General.
Un capitán de corbeta, ayudante, secretario.
Un amanuense.

Primera Sección
Un capitán de navío, Jefe.
Un teniente 1ro. Oficial del negociado.
Un amanuense.

Segunda Sección
Un capitán de fragata, Jefe.
Un capitán de corbeta, Jefe del negociado. Inspector de artillería.
Un capitán de corbeta, Jefe de negociado. Inspector de electricidad y torpedos.
Un capitán de corbeta, Inspector de máquinas, Jefe de negociado.
Un amanuense.

Tercera Sección
Un capitán de fragata, Jefe del negociado.
Un teniente 1ro. Oficial de negociado.
Un amanuense.

A los pocos días del golpe de Estado de Augusto B. Leguía contra el presidente Pardo, el 8 de julio de 1919, sorpresivamente la Marina de Guerra a través de su jefe el comandante Juan Manuel Ontaneda, expidió una disposición de carácter provisional, mediante la cual se creó la Comandancia General de la Escuadra, la misma que asumiría las funciones del entonces Estado Mayor General de Marina, así como el mando y control de los institutos de enseñanza y demás dependencias de Marina. Todas las disposiciones que dictó esa Comandancia General tuvieron carácter de provisional, en tanto el Gobierno acordase lo

más conveniente para la nueva organización naval, como en efecto así ocurrió con el decreto supremo que dictó el 5 de agosto de ese año que estableció la Dirección General de Marina y, posteriormente, con la Ley que dictaría la Asamblea Nacional en octubre también de aquel año al crear el Ministerio de Marina y en él la nueva organización naval acorde con los tiempos. La norma que dictó el nuevo comandante general de la Escuadra fue la siguiente Orden General:

"Lima 8 de julio de 1919. Constituida con fecha 4 del actual, la Comandancia General de la Escuadra, esta asume las funciones del Estado Mayor General de Marina. El Capitán de Navío Comandante General de la Escuadra. Firmado. *JUAN MANUEL ONTANEDA*".

A menos de un mes de la expedición de esta disposición que dio un vuelco a la organización naval, el 5 de agosto se expidió el mencionado Decreto Supremo rubricado por el entonces presidente provisorio de la República, don Augusto B. Leguía, y refrendado por el ministro de Guerra y Marina, general Carlos Abril, el mismo que cesó en sus funciones al Estado Mayor General de la Marina, la Comandancia Principal de las Milicias Navales, la Intendencia General de Marina y la Sección correspondiente del Gabinete militar. Este Decreto fue transcrito a la Armada mediante la Orden General N° 12 del 8 de agosto de 1919, el cual por su importancia para la nueva organización de la Marina se reproduce:

"EL PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA
CONSIDERANDO;

Que es necesario atender a la reorganización de la Armada Nacional, independizando todos sus servicios de los del Ejército.

DECRETA:

Créase como dependencia directa e inmediata del Ministerio del Ramo la Dirección General de Marina, cuya organización y reglamentación se darán por Decreto separado.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los cinco días del mes de agosto de mil novecientos diecinueve. (Firmado) *A. B. LEGUÍA. CARLOS I. ABRIL*".

El mismo día, y teniendo en cuenta el decreto anterior, el gobierno de Leguía expidió el decreto supremo que reglamentó aquel:

"EL PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA
CONSIDERANDO;

Que es necesario organizar la Dirección General de la Marina creada por decreto de la fecha;

DECRETO:

Artículo 1ro. La Dirección General de la Marina, comprenderá: a) La Flota, la flotilla fluvial y las dependencias de la Armada, b) La Secretaria General, c) La Secretaria Técnica Naval y d) cinco Direcciones a

saber: del Personal, del Material, de Administración, de Sanidad y de Capitanías.

Artículo 2do. El Director General entenderá en todos los asuntos que de manera directa o indirecta se relacionen con la Marina. El Comando de la Flota, de la Flotilla Fluvial y las Dependencias de la armada, dependerán directamente del Director General y continuaran rigiéndose por las leyes y ordenanzas vigentes.

Artículo 3ro. La secretaria General tendrá dos dependencias: 1ra. Despacho y movimiento general de la Dirección. 2da. La de la mesa de partes y Archivo.

Artículo 4to. La Secretaria Técnica Naval atenderá todo lo relacionado con la preparación para la guerra e informaciones; servicio hidrográfico y el ramo de enseñanza profesional. Esta Secretaría tendrá bajo su responsabilidad el archivo secreto de la Dirección General. Tendrá cinco dependencias: 1. Tramitación de expedientes relacionados con el estudio de la defensa marítima y recopilación de datos sobre armamentos, campañas y temas para maniobras. Código de señales. Claves. Preparación del Presupuesto general de la Armada. 2. Movimiento de la Flota. Distribución de las fuerzas marítimas, divisiones y buques sueltos. Campañas de instrucción. Viajes. Ejercicios. Concursos de tiro. Métodos de entrenamiento. 3ra. Informaciones generales y en particular, las relativas a la Marina Nacional y a las extranjeras. Publicación del órgano de la Armada. 4ta. Servicio hidrográfico, estaciones meteorológicas y en general cuanto se relacione con los estudios que den seguridad a la navegación. Faros y balizas. Estudio de la iluminación y balizamiento de la costa. De las vías fluviales y del lago Titicaca. Designación, funcionamiento e inspección de faros y luces. Escuela Naval, Escuela Superior de Marina. Confección de programas de admisión, enseñanza y examen. Buque escuela. Escuela de Oficiales de Mar y especialidades. Programa, reglamentación e inspección de esta enseñanza. Biblioteca de la Marina. Museo Naval. Imprenta y publicaciones.

Artículo 5to. La Dirección del Personal tendrá a su cargo cuanto se relacione con el personal superior o subalterno. Tendrá tres dependencias: 1. Personal superior. Archivo correspondiente a este, expedientes personales, cuadro de méritos, ascensos, pases, retiros, pensiones, altas, bajas y lo relacionado con el `personal superior en sus tres situaciones de ley. 2. Personal subalterno, conscripción, ingresos, altas, bajas, destinos, recompensas, control y verificación de las listas de revistas y partes diarios. Depósito de marineros. Justicia militar, confección de Escalafones.

Artículo 6to. La Auditoría de Marina, pertenecerá a la 3ra. dependencia de la Dirección del Personal.

Artículo 7mo. La Dirección del Material entenderá en todo lo que concierne a armamento, construcciones, reparaciones y conservación del material, tanto a flote como en tierra. Tendrá cuatro dependencias: 1. Artillería, armas menores, municiones y pertrechos. Depósito de explosivos, polígonos de tiro. Fortificaciones y Defensa de la costa en su especialidad. 2. Torpedos y minas, su servicio a bordo y en tierra. Submarinos e hidroaviones, defensa de la costa en su especialidad. 3. Ingeniería naval, cuidado y conservación del material no comprendido en anteriores dependencias. Informes técnicos sobre construcciones y reparaciones, estudio de planos y proyectos. Reformas en los buques, máquinas y calderas, su cuidado y conservación. Servicio de factorías y arsenales. 4. Electricidad y radiotelegrafía, su cuidado en los buques, arsenales y dependencias. Inspección del servicio y funcionamiento, estudios y proyectos de su especialidad.

Artículo 8vo. La Dirección de Administración corre de manera general con el servicio administrativo. Percepción, inversión y distribución de fondos. Aprovisionamiento, racionamiento y equipo. Adquisición de víveres, vestuario artículos de uso y consumo, combustibles y demás necesarios. Pago de haberes y asignaciones, inspección y control de gastos, consumos y contabilidad. Esta Dirección tendrá cinco dependencias: 1. Inspecciones, inspecciones de carácter minucioso, arqueos diarios de caja, intervención en revista de presencia y pagos de haberes. Estudio de reglamentaciones y proyectos relacionados con la administración. 2. Contaduría, formulación y envío de cuentas al Tribunal Mayor, intervención en todas operaciones financieras sin excepción. 3. Tesorería, percepción, custodia y entrega de fondos y partidas. Pagos diversos. 4. Suministros, contratos, compras y ventas. Despachos de aduana, almacenes y depósitos. Confecciones y transportes. 5. Laboratorios, dirección de los diversos laboratorios de análisis de la Armada, sobre armamentos. Sanidad, electricidad, combustibles y artículos industriales.

Artículo 9no La Dirección de Sanidad atenderá con todo lo que se relaciona a la higiene y sanidad de la Armada. Tendrá cuatro dependencias: 1. Servicio sanitario e higiénico de los buques y dependencias de la Armada. 2. Servicio de hospitales y farmacias. 3. Servicio de odontología. 4. Selección técnica de los aspirantes a las escuelas y de los contingentes navales. Reconocimientos medico legales.

Artículo 10vo. La Dirección de Capitanías tendrás a su cargo el servicio de estas, marina mercante, industrias marítimas. Tendrá tres dependencias: 1. Servicio de Capitanías del Callao y demás puertos de la República. 2. Marina mercante, Servicio de prácticos. Reco-

nocimientos, arqueos y peritajes. 3. Industrias marítimas en sus diversos ramos.

Artículo 11vo. Los Directores dependerán del Director General y se dirigirán a él por intermedio de la Secretaria General, recibiendo por el mismo conducto las disposiciones de dicha superioridad.

Artículo 12vo. Diariamente y a la hora señalada por el Director General, este celebrará acuerdo con los Directores a fin de resolver los diversos asuntos del servicio.

Artículo 13vo. Corresponde a cada Director: a) Comunicarse directamente con los Jefes de las fuerzas navales y Dependencias de la Armada e impartirles órdenes en nombre del Director General, sobre asuntos relacionados con su respectiva Dirección, haciendo mención en cada caso de la disposición legal o superior que autorice su procedimiento. En caso de que este requisito no fuera llenado, el que recibe la comunicación u orden, le dará inmediato cumplimiento comunicándolo por vía directa al Director General. b) Dirigir toda la tramitación de todos los expedientes relacionados con sus respectivas Direcciones. Los Directores se comunicarán directamente entre sí y con las demás autoridades de Marina en lo referente a informaciones sobre el servicio. c) Comunicar a la flota y dependencias, los decretos y resoluciones de sus respectivas direcciones y velar por el cumplimiento de esas disposiciones. d) Inspeccionar, previa autorización del Director General, los buques y dependencias, solicitando las disposiciones superiores en caso fuere necesario. e) Poner en conocimiento del Director General las irregularidades o faltas que acrediten el incumplimiento de las leyes, reglamentos o disposiciones de su dirección. f) Redactar las resoluciones que deban ser publicadas en la Orden General y enviarlas firmadas a la Secretaria General de la Dirección para recabar la aprobación correspondiente antes de pasar a la sección imprenta para su publicación. g) Enviar a la Secretaria General bajo su firma, las disposiciones transitorias por publicar en la Orden del día. h) Preparar anualmente al Director General, la memoria y Presupuesto de su Dirección en las fechas reglamentarias.

Artículo 14vo. Cuando las disposiciones por dictarse por alguna Dirección, afecten a las ya dictadas por otras, los Directores deberán ponerse de acuerdo y en caso de desacuerdo, se dirigirán en consulta al Director General, solicitando su resolución.

Artículo 15vo. Los Directores mantendrán en sus archivos los diversos expedientes relacionados con cada uno de los servicios, durante dos años previa depuración semestral y pasado este tiempo lo pasaran al archivo general.

Artículo 16vo. La Dirección General así como las Secretarías, funcionarán en la Capital de la República y las cinco Direcciones, en el Callao.

Artículo 17vo. La Junta Consultiva de Marina estará constituida por el Director General con los Jefes de las Secretarías y los Directores. Esta Junta se reunirá por convocatoria del Ministro del Ramo cada vez que sea requerida. Presidirá la Junta el Ministro del Ramo y en su ausencia, el Director General y a falta de éste, el Jefe de mayor graduación o antigüedad, debiendo actuar como secretario, el Jefe de la Secretaria General. Cuando por la naturaleza e importancia de las cuestiones a tratar, el Ministro del Ramo lo considere necesario, podrá disponer que además de los Jefes citados en los párrafos anteriores, concurran a las deliberaciones de la Junta Consultiva, los Oficiales Generales y Superiores de la Armada que tenga a bien designar.

Artículo 18vo. La Junta Superior Económica estará formada por el Director de Administración que la presidirá, dos Comandantes de buque o Jefes de dependencia, designados por el Director General, el Auditor de Marina y el Escribano del Ramo, que actuará como secretario.

Artículo 19vo. Cesan en sus funciones, el Estado Mayor General de Marina, la Comandancia Principal de las Milicias Navales, la Intendencia General de Marina y la Sección correspondiente del Gabinete Militar que pasan a formar parte de la nueva organización. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al cumplimiento del presente Decreto.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de agosto de mil novecientos diecinueve. (Firmado) *A.B. LEGUÍA. CARLOS I. ABRIL*".

C. LA COMANDANCIA PRINCIPAL DE LAS MILICIAS NAVALES

Este órgano naval establecido por el Código de la Marina Militar de 1886 fue encargado de organizar y supervisar el servicio de las Milicias Navales, teniendo como sede el puerto del Callao. El Decreto Supremo de 8 de mayo de 1888 reglamentó dicha organización[21], dividiéndose el litoral, en tercios navales. Con el correr de los años esta función fue haciéndose más compleja, ejerciéndose su autoridad no solo en las dependencias de tierra sino también de la Escuadra. Por ello, el 30 de enero de 1906 el gobierno de José Pardo expidió una Resolución que dispuso la unificación tanto de la Comandancia Principal como la Capitanía del Callao y la Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo bajo una sola autoridad[22]. El Ministro de Guerra y Marina, general Pedro E. Muñiz, así lo hizo conocer en su *Memoria* a la representación nacional al señalar:

"La Comandancia Principal de las Milicias Navales, la Capitanía del Puerto del Callao y la Mayoría de Órdenes, se ejercen desde enero del presente año, por una sola autoridad, que tiene además a sus órdenes a los Comandantes de los buques de la Armada. De esta suerte, mediante la dirección única de diferentes funciones relativas al mismo fin, es 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. Tal disposición era exigencia de la práctica y su adopción ha venido a confirmar en el breve tiempo transcurrido la necesidad que de ella se tenía"[23].

La resolución suprema de 3 de julio de 1908 da cuenta de un cambio rutinario, como fue el cambio del Comandante de las Milicias Navales y Capitán de puerto del Callao, contralmirante Raygada, por el del capitán de navío Eduardo Hidalgo, comandante del crucero *Almirante Grau*. Al respecto, *El Comercio* del día 6 de julio describió ese acto protocolar:

"Esta mañana tomó posesión de la Capitanía de Puerto y Comandancia General de las Milicias Navales el Comandante señor Hidalgo previas las formalidades de estilo. El Señor Hidalgo es persona muy grata en esta localidad, tanto por su competencia como por su carácter ordenado, sagaz y modesto. El Señor Hidalgo tiene el propósito de hacer importantes reformas en el servicio marítimo del puerto".

En julio de 1912 resalta un testimonio oficial y público sobre el anacrónico sistema y administración de las milicias navales y capitanías de puerto. Este testimonio es recogido en la *Memoria* dirigida al Congreso por el ministro de Guerra y Marina, general José R. Pizarro, puntualizando su opinión al respecto en el sentido que:

"Con el anticuado Código de Marina que hoy nos rige, se hace difícil atender debidamente este importante servicio (de milicias). El nuevo Código de Marina que se ha sometido a vuestra consideración, contempla con acierto este punto capital de la conscripción naval. Os encarezco, por tanto, su inmediata aprobación"[24].

En 1919, casi al término del mandato del presidente José Pardo, se expidió un Decreto Supremo de fecha 9 de enero el mismo que dispuso la reorganización de la Comandancia Principal de las Milicias Navales y Capitanía del Callao. En cuanto a la composición del personal estableció el siguiente cuadro orgánico[25]:

1 capitán de navío, Comandante Principal de las Milicias Navales y Capitán de Puerto del Callao.
1 capitán de corbeta
1 teniente primero
2 tenientes segundos ayudantes
1 secretario

2 amanuenses
2 cabos de matrícula
3 patrones
20 bogas
1 motorista

Esta reorganización duró poco, toda vez que el 8 de julio, mediante una Orden General y, luego el 5 de agosto mediante Decreto Supremo, dispuso la reorganización de la Armada, desapareciendo esta anacrónica organización.

D. EL CONSEJO SUPERIOR DE MARINA

Este órgano consultivo fue creado por resolución suprema de 21 de mayo de 1902; tuvo como funciones estudiar e informar idóneamente sobre cuestiones de vital importancia para la marina militar. Estuvo constituido por 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 y los comandantes de buques, siempre que tuvieran la clase de oficiales superiores[26].

El contralmirante Juan José Raygada fue nombrado por resolución suprema como Presidente del Consejo Superior de Marina. Tuvo su primer Consejo en el local de la Prefectura y con la asistencia de todos los delegados. En este se adoptaron como acuerdos la verificación de las pruebas de velocidad del crucero *Almirante Grau*[27]. Se aprobó, asimismo, el informe favorable recaído en la solicitud del señor José M. Irigoyen, referente a estudios para la implantación de un dique seco. Después de un ligero debate se mandó a comisión el expediente relativo a la implantación de un faro en el puerto de Mollendo. También se envió para informe un texto de geografía astronómica para uso de la Escuela Naval, formulado por el capitán de fragata señor Eulogio Saldías. Se leyeron todos los documentos referentes a la instalación de un faro en el puerto de Talara y la opinión del hidrógrafo del Almirantazgo, declarando que dicha luz no tendría razón de ser una vez que se instalase el faro que se proyectaba en punta Pariñas. En vista de la declaración del Presidente, contralmirante Raygada, en el sentido de que por órdenes superiores ocuparía el cargo en el Consejo Superior de Oficiales Generales, declinaba el cargo de esta presidencia. Se acordó enseguida que el encargado de reemplazarlo en el puesto recaería en el jefe más caracterizado. El comandante general de las Milicias Navales solicitó a la superioridad autorización para pedir a las capitanías del Norte y Sur de la República la renovación de los conscriptos navales hasta la cantidad de 186, que debían prestar sus servicios en los buques de guerra nacionales, los que serían distribuidos en la siguiente

forma: al crucero *Grau*, 76 individuos; al crucero *Bolognesi*, 58 individuos; al crucero *Lima*, 16 individuos; al transporte *Constitución*, 34 individuos; al transporte *Chalaco*, 8 individuos.

El día 21 de julio se reunió nuevamente el Consejo Superior de Marina con la presencia de los comandantes Nicanor Asín, Eduardo Hidalgo, Juan Manuel Ontaneda, Ramón Sánchez Carrión, Ernesto Caballero y Lastres, y Tezanos Pinto. Se resolvió que los vacíos que existían en el monumento a Grau fueran llenados con los bustos del capitán de navío Gervasio Santillana y del teniente segundo Manuel Villar, que estuvieron presentes a bordo del *Huáscar* en el combate de Angamos; y con respecto al busto que ocupaba el contramaestre Dueñas, debía subsistir por estímulo y otros antecedentes.

Una nueva sesión del consejo ocurrió el 23 de octubre, bajo la presidencia del comandante Gárezon y la asistencia de los vocales comandantes Asín, Hidalgo, Sánchez Carrión, Buenaño, Tezanos Pinto y Numa P. León. Después de leída y aprobada el acta anterior, se procedió a dar cuenta de los proyectos que, previo estudio de las comisiones que se nombraron y después de discutidas, serían sometidas al ministerio del ramo para los fines consiguientes. Estos proyectos fueron:

1ro. Ley de ascensos para la Marina
2do. Nueva reglamentación de las Milicias Navales
3ro. Ley de retiro militar por límite de edades como complementación a la del servicio.
4to. Reglamentación parcial y razonada de cada uno de los servicios orgánicos tanto exteriores como interiores en los buques de la escuadra.
5to. Reglamento para ejercicio de tiro reducido y de combate periódicos y frecuentes y obligatorios para todos los buques de la Escuadra.
6to. Reglamentación de honores y saludos
7mo. Plan de insignias y distintivos
8vo. Modificación del reglamento de pedidos y consumo
9no. Proyecto referente a la separación de los servicios de la Capitanía del puerto del Callao.

El 6 de noviembre volvió a reunirse el consejo para continuar con la discusión del proyecto de ley de ascensos, aprobándose diez artículos. Para dichos ascensos regiría el siguiente cuadro de equivalencias entre las clases de la Marina y el Ejército:

Guardiamarina	a	Subteniente
Teniente de Fragata de 2da. clase	a	Teniente
Teniente de Fragata de 1ra. clase	a	Capitán
Teniente de Navío	a	Mayor
Capitán de Fragata	a	Teniente Coronel
Capitán de Navío	a	Coronel
Contralmirante	a	General de Brigada.
Vicealmirante	a	General de División

Cabe anotar como reflexión, el hecho de que tanto la agenda, discusión y acuerdos de las sesiones del Consejo Superior de Marina se hicieron públicos, como es el caso de su reproducción en periódicos como *El Comercio*.

Gracias a las noticias periodísticas, se conoció que el día 5 de diciembre continuó reunido el Consejo Superior de Marina bajo la presidencia del capitán de navío Gárezon, a fin de seguir deliberando sobre el proyecto de ley de ascensos, habiéndose aprobado hasta el artículo relativo a la clase de vicealmirante.

La resolución ministerial del 23 agosto de 1915 dispuso la reorganización del Consejo Superior de Marina, señalando que sería dirigido por el Jefe de Estado Mayor de Marina y lo integrarían los dos comandantes de mayor graduación en los buques surtos en el Callao, el Intendente de Marina, el Auditor de Marina y el escribano del ramo que actuaría como Secretario.

E. LA INTENDENCIA DE MARINA

El presidente Pardo en su Mensaje al Congreso de 1910 se refirió a la necesidad de crear la Intendencia de Marina como un complemento del Estado Mayor, para atender la aplicación de los servicios y material naval en el aprovisionamiento de las unidades de guerra y las dependencias de tierra, tarea de suyo complicada y diversa. Asimismo, mencionaba la necesidad de poseer una factoría propia en que se atendiera a la reparación inmediata de los desperfectos inevitables en los buques, y permitiera cuidar y arreglar los torpedos en tierra[28].

Sin embargo, recién por decreto supremo del 6 de mayo de 1912, se creó la Intendencia de Marina[29], con el personal y atribuciones que fueran establecidos por los decretos supremos de 14 y 25 de febrero de 1911. Sus funciones fueron divididas en tres secciones:

Sección Contaduría. Por la cual se recaudaban los fondos necesarios para el pago de haberes.

Sección Secretaría. A través de la cual se tramitaban los diferentes asuntos a la Intendencia y llevaba los libros.

Sección de Material. Encargada de atender los pedidos de los buques, despachos de la mercadería en la aduana.

Cabe mencionar que la Intendencia de Marina no solo atendió las necesidades del ramo, sino que además prestó servicios importantes al Ejército, encargándose del envío de artículos militares a las distintas regiones de la República, como era usual en esa época[30].

El general Pedro Muñiz en su *Memoria* de ministro de Guerra y Marina correspondiente al año 1914, dirigida a los representantes al Congreso, al referirse a la Intendencia de Marina, señaló:

"En la medida de lo posible se ha atendido a ramo tan importante, lográndose que las tripulaciones hayan recibido una alimentación sana y abundante y que el vestuario y equipo de los mismos se renovara en las épocas y en las condiciones determinadas en los respectivos reglamentos"[31].

Igualmente, en la *Memoria* de 1915, el ministro de Guerra y Marina, refiriéndose a la Intendencia de Marina, destacó el papel que brindaba, no solo a la organización naval sino al Ejército, señalando que:

"Esta repartición, ejerce en el Callao como agente marítimo del Servicio de Transportes del Ejército, pues se encarga del despacho y embarque del equipo que corresponde a las tropas de las diversas regiones militares; requiere una más completa y conveniente organización"[32].

De otro lado, en 1916, el ministro del ramo al someter su *Memoria* al Congreso de la República, volvió a destacar las tareas que venía cumpliendo la Intendencia de Marina no solo dentro de la Marina de Guerra, sino también en el Ejército y en otros campos:

"Esta importante repartición de la Armada, ha llenado sus funciones con toda regularidad, no sólo proveyendo a la Escuadra y sus dependencias, sino sirviendo como agencia marítima para el transporte de los artículos de guerra. La Intendencia ha atendido al suministro de los artículos navales, a la provisión de materiales para los faros, a la de camas, vestuario, y menaje para las tripulaciones... Hasta hoy nuestra Escuadra ha estado desprovista de todos los servicios auxiliares indispensables. El agua se adquiere en plaza por un sistema de provisión irregular. Como carecíamos de las embarcaciones necesarias para el acarreo de carbón, ello obligaba a subordinarse a la voluntad de los proveedores, llamando a satisfacer tal exigencia, siempre que era necesario utilizar un buque. Para poner término a situación tan anormal, se ha ordenado la construcción de una cisterna, que permita la provisión de agua a la Escuadra con elementos propios. También se ha ordenado la construcción de lanchas para la provisión de carbón.

Una vez que se construyan los almacenes y depósitos, se hace indispensable, una vez que se haya establecido este servicio, proceder a la adquisición de artículos navales en el extranjero al por mayor y con garantías para el fisco, pues el inconveniente de conseguirlos en plaza, al por menor y a medida que se presentan las necesidades de la Escuadra, está desechado por un elemental principio de administración, que tiene por base la economía y buen servicio"[33].

En 1917, el gobierno del presidente Pardo autorizó a la Intendencia de Marina –mediante Resolución Suprema– para que se contratase con Benjamín C. Peña la construcción de una embarcación apropiada para el aprovisionamiento de artículos navales para los buques de la Escuadra[34]. Asimismo, con fecha 20 de noviembre de 1917, también se le autorizó para que invirtiese hasta la suma de mil libras peruanas (Lp. 1 000,0,00) en la construcción de un remolcador para el servicio de bahía en el Callao.

En la *Memoria de Guerra y Marina* correspondiente al año de 1918, el ministro emitió juicio sobre este órgano naval, señalando que:

> "La Intendencia de Marina ha funcionado satisfactoriamente, se ha implantado el sistema de licitaciones para la adquisición de todos los elementos y materiales necesarios para la Escuadra. Con esto se mejoró la calidad y bajó el costo. Como los productos habían subido tanto, el Gobierno resolvió importarlos directamente de Europa y EE.UU. Con esto se obtuvo fuerte economía"[35].

Hacia mediados de 1918 y mediante resolución suprema del 16 de julio de 1918, se dispuso la reorganización de la Intendencia General de Marina, debiendo contar con el siguiente personal para su servicio:

Jefatura
Un capitán de navío, Intendente General de Marina
Un secretario, oficial de partes

Sección Contabilidad
Un contador, tenedor de libros
Un oficial auxiliar
Un liquidador
Un pagador
Un amanuense

Sección Archivo
Un oficial archivero

Sección Material
Un oficial de Sección
Un descargador

Depósitos
Un guardalmacén

F. LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES

El éxito del experimento que en 1901 llevó a cabo Guglielmo Marconi, transmitiendo un mensaje en Morse a través de ondas de radio desde Gran Bretaña a Canadá, marcó el inicio de las comunicaciones inalámbricas en el medio marítimo. Adoptado rápidamente por las compañías navieras y las armadas, el Perú no estuvo al margen de este proceso, iniciándose justamente a principios de nuestro periodo (1907), con el comisionamiento de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. El equipamiento de estas naves ha sido ya tratado en el tomo precedente de la *Historia Marítima*, por lo que solo nos referiremos a los medios de comunicaciones con que estuvieron dotadas.

Hace ya algunos años fue publicada una breve reseña de la historia de las comunicaciones navales peruanas, en la que se revisaba el desarrollo de las mismas y las normas que las regían[36]. En esencia, a principios de siglo estaban vigentes el *Plan de Señales* de 1871 y el *Código Internacional de Señales* del Almirantazgo Británico, adoptado tanto para la marina de guerra como para la marina mercante nacional en agosto de 1898. Ambos códigos se referían a señales de banderas.

Los cruceros fueron dotados de aparatos de telegrafía sin hilos –comúnmente fueron conocidos como TSH, por sus siglas– que funcionaban por medio de un elevado voltaje lanzado al espacio por bobinas y a través de una antena que corría de palo a palo. Como otros muchos equipos instalados a bordo, los de comunicaciones debieron ser operados por extranjeros contratados como tripulantes. Así, los jóvenes Montaga, B. Backer y J.L Marian vinieron como oficiales telegrafistas en el *Almirante Grau* y en el *Coronel Bolognesi*, respectivamente[37]. En los años siguientes fueron sustituidos por los timoneles que los auxiliaban.

Además del TSH, los cruceros fueron dotados con un equipo denominado Artois, consistente en un conjunto de luces rojas y blancas, que al ser prendidas representaban las rayas y puntos del Morse, respectivamente. Las luces iban colocadas verticalmente en el palo principal y las señales eran leídas de arriba hacia abajo. El sistema era operado por medio de un tablero de conmutadores en el cual estaban representados números y letras, de modo que al presionar una tecla se encendían las luces respectivas. El sistema no duró mucho, pues tras presentar algunos problemas que no pudieron ser reparados, debió ser desmontado[38].

Los demás buques de la escuadra fueron dotados de medios inalámbricos en los años siguientes. Según refirió el capitán de fragata Juan Benites, hace ya algunos años:

> "El comandante Stiglich (nosotros lo podemos llamar el innovador) contrató para el crucero *Lima* a un radiotelegrafista civil, Mr. Weiss, que venciendo mil dificultades logró lanzar al aire, con gran sorpresa del *Grau* y del *Bolognesi*, señales de radio. Estando en este trabajo fue nombrado comandante del *Chalaco*, buque de un solo palo, cuya coz estaba completamente sumagada por la broma. Hizo sacar el palo para recortarlo porque era demasiado grande para el buque y cuando el palo estuvo en la Dársena se encontró que la coz estaba completamente podrida, librándose así que un balance hubiese destrozado la cubierta principal del *Chalaco*.
>
> Le puso un palito mayor a fin de que pudiera sostenerse la antena transmisora para que el Chalaco dejara de ser un buque sordo y mudo, contratando a Mr. Weiss para la instalación de un equipo de chispa"[39].

Stiglich tomó el mando del *Chalaco* en 1911, y sabemos que ese mis-

mo año el transporte *Iquitos* también contaba con equipo inalámbrico, siendo nombrado como ayudante de telegrafista Ernesto Herrera[40]. Al año siguiente, este último transporte recibió una instalación telegráfica Telefunken, que le fue instalada en New York, perdiendo la antena en el viaje de regreso, en medio de una fuerte tormenta caribeña[41].

Una anécdota interesante referente a estos primeros sistemas de radiotelegrafía se presentó con ocasión del viaje de los cruceros de Inglaterra al Perú. Al salir del estrecho de Magallanes hacia el Pacífico, una fuerte tormenta separó a ambas naves, trayendo abajo las antenas del *Grau*. Tras una reparación de emergencia, se procuró restablecer la comunicación radial con el *Bolognesi*, sin lograr respuesta alguna durante los tres días que duró la tormenta. El contralmirante Carvajal, a cargo de la división formada por ambas naves y embarcado en el *Grau*, dispuso que se llamara en forma permanente al otro crucero agregando al final de cada llamada la frase "Vamos Coronel". Cuando al cuarto día de navegar en el Pacífico la tormenta comenzó a amainar, el *Bolognesi* respondió a las señales y ambas naves pudieron reunirse y aproar al puerto chileno de Coronel para hacer la última recarga de carbón antes de enrumbar hacia el Callao, a donde arribaron el 7 de agosto de 1907.

Poco tiempo después, el 28 de octubre, los cruceros emprendieron viaje por el litoral, dirigiéndose primero al norte hasta Salaverry, donde se separaron. El *Bolognesi* continuó hacia Paita, mientras que el *Grau* se dirigió al sur hasta alcanzar Ilo. Fue durante esta separación que se probaron las bondades del sistema inalámbrico, pues permitió mantener enlazados a ambos buques hasta una distancia de 280 millas[42]. Este hecho, sin duda importante para el momento, sirvió de base para que en 1974 fuese establecido el "Día de las Comunicaciones Navales". Lamentablemente, por alguna confusión, la resolución ministerial que aprobó dicha conmemoración señala que "con fecha 28 de agosto de 1907, los cruceros *Grau* y *Bolognesi* establecen por primera vez comunicación constante hasta una distancia de 280 millas frente al puerto de Salaverry"[43]. Como ya lo señalara algún otro autor[44], creemos que, al margen de este error, las comunicaciones navales peruanas tienen, de hecho, fechas más significativas y dignas de ser conmemoradas.

Sin duda alguna, las comunicaciones navales habían dado un gran salto, pero aún estaban lejos de poder considerar resueltos los problemas que la marina del siglo XX imponía. Respecto a esto, sirva como referencia el hecho de que, quizá con alguna exageración, nos refirió el ya mencionado capitán de fragata Benites. Según Benites, el capitán de navío Ernesto de Mora, comandante del crucero *Lima* y poseedor de una formidable voz, solicitaba lancha a su buque gritando a voz en cuello desde el muelle: "*Lima*, lancha para el comandante"[45].

La Misión Naval Francesa empezó sus labores en nuestro medio en 1905, pero su mayor influencia se dejó sentir a partir de 1908, durante el primer gobierno de Leguía. Esta influencia sirvió para dar una nueva orientación a la marina de guerra en general, siendo uno de sus principales frutos el *Reglamento orgánico para el servicio a bordo de los buques de guerra de la Armada Nacional*, publicado en 1908.

Este reglamento trajo importantes innovaciones en lo que a comunicaciones navales respecta; la primera de las cuales fue la creación del cargo de oficial de derrota y señales a bordo de los buques. Figura también, como parte del referido reglamento, el primer formato de registro de comunicaciones, que reunidos en legajos llegaban a constituir un libro de las señales enviadas y recibidas. El reglamento introdujo también el concepto de estación control, al prohibir el intercambio de señales entre los buques sin la debida autorización del comando de las fuerzas navales. Quedaban fuera de dicha restricción las señales a mano[46].

Sobre este tema se incorporan dos testimonios que ilustran sobre el interés existente por las comunicaciones:

> "Telegrafía sin hilos. Desde el S.S. *Ucayali*, el 2 de marzo de 1909, al editor de *Perú Today:* Señor. Le ruego atestiguar que Ud. es la primera persona a quien se manda un telegrama comercial desde este buque. Firmado Ernest C. Roberts, operador." Es ya posible mandar mensajes telegráficos a sus familiares y amigos desde los nuevos buques de la Compañía Peruana de Vapores. Todavía se debe usar con discreción de este servicio porque todavía no hay estación para recibir los mensajes, los cuales son recibidos por uno de los cruceros de la Armada Peruana surtos en la bahía del Callao, y llevados a tierra hasta la oficina de la compañía[47].

> "La Telegrafía inalámbrica y la navegación marítima.- Sir Edward Lassord presentó un proyecto de ley pidiendo se hiciera obligatoria a bordo de los buques que llevan pasajeros, la instalación de aparatos de telegrafía inalámbrica. El proyecto de Lassord es muy interesante y debe ser tomado en cuenta por nosotros, pues como varios de nuestros buques de guerra y de nuestras naves mercantes están dotados de aparatos radiográficos, sería relativamente fácil y poco costoso instalar un servicio completo de telegrafía inalámbrica en toda nuestra marina nacional. Asimismo debemos procurar que los nuevos buques que adquiramos tengan sus respectivas instalaciones inalámbricas, pues en los tiempos actuales son de indiscutible necesidad urgente[48].

El decreto supremo del 13 de junio de 1913 aprobó y declaró vigente para los buques de la Armada el nuevo "Plan de señales" presentado por el Comandante General de la Escuadra[49].

El arribo al Callao de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* trajo nuevos requerimientos de comunicaciones, pero estas destinadas fundamentalmente a prevenir accidentes, en razón al tipo de navegación que efec-

tuaban. Por ello, el 2 de enero de 1915 fue expedido un reglamento que establecía que debía ser izada una bandera de forma rectangular, con la mitad superior roja y la inferior amarilla, en aquel pontón o buque a cuya vista evolucionaran los sumergibles. Por otro lado, la resolución suprema del 28 de diciembre de 1915 aprobó el Reglamento del Servicio Radiotelegráfico de la Armada.

El decreto supremo del 30 de setiembre de 1916 reglamentó lo concerniente a las instalaciones radiográficas en las naves destinadas al transporte de pasajeros. Dispuso, entre otras normas, que los vapores cuyo desplazamiento fuese de 1 500 toneladas o más, y que efectúen escala en puertos de la República, deberían estar dotados de la instalación radiográfica con un poder transmisor de 300 millas mínimo y de personal competente para atender el servicio con comunicación inalámbrica con toda clase de naves y con las estaciones establecidas en nuestro litoral.

Como la zona de ejercicios de estas nuevas naves se encontraba en la parte sur de la bahía, se dispuso que dicha bandera fuese izada en el viejo transporte *Constitución*, apontonado en dicho lugar como depósito de sumergibles. Cuando estos navegaran fuera de su zona de práctica habitual, debían ir precedidos, en la medida de lo posible, por una lancha con la señal de inmersión izada en la proa. En la popa, en lugar del pabellón, debía mostrar una bola blanca. Finalmente, los blancos para tiro de torpedos debían llevar además de la bandera de inmersión, la de tiro, debiendo ser evitados por cualquier nave que los avistara.

Mediante resolución suprema del 12 de marzo de 1906 se modificaron los artículos 8 y 9 del reglamento de luces y señales preparado por el Consejo de Comisión de la Gran Bretaña, los mismos que serían considerados como parte integrante del Reglamento Internacional de luces y señales para evitar colisiones en la mar. Fue en estos años que también se reemplazó el antiguo plan de señales de 1871, al ser aprobado uno nuevo el 13 de junio de 1913.

G. LA SANIDAD NAVAL

En 1908, la Marina de Guerra no contaba con un servicio hospitalario propio que comprendiera establecimientos y servicios de personal de sanidad. Así, la marinería de los buques de guerra se medicinaba en el Hospital de Guadalupe, sin ninguna distinción del resto de los tratantes, que generalmente eran indigentes. Se quejaban en esa época de que muchos marineros que habían sido atendidos por heridas resultaban contagiados con otras enfermedades.

En lo que respecta al personal de oficiales, el caso era más patético aun, pues cualquier oficial que se enfermaba, ya fuera en acto del servicio o no, estaba obligado a ir a curarse a su casa, y aquellos que no tenían casa tenían que acudir por su propia cuenta a un hospital, atendiendo los gastos con su propio peculio, ocupándose el Estado únicamente en conceder algunos días de descanso y hacerle un descuento en su haber[50].

Posteriormente, el ministerio del ramo creó la "Sanidad Militar y Naval", encargada de atender los servicios sanitario y hospitalario a los miembros del Ejército y la Marina. Pero este servicio, en lo que respecta a la Marina, dejó mucho que desear, pues la elaboración de su reglamento fue especialmente dirigido al entorno militar, a tal extremo que los médicos encargados de la atención de los buques llegaban a desconocer la autoridad de los comandantes de un buque, alegando que solo dependían única y exclusivamente del Jefe de la Sanidad, el cual tenía autoridad, incluyendo a los farmacéuticos de los buques, omitiendo el conducto regular. Era frecuente ver a los buques viajar sin médico a bordo, pues estos a último momento conseguían licencias muchas veces poco valederas para el cumplimiento de su servicio, tal por ejemplo, que "...no podían dejar su clientela de tierra". Muchos médicos subían a bordo, de los buques a efectuar la visita, la cual era llevada a cabo en una hora o menos, dejando el buque hasta el día siguiente. Tal práctica tuvo varios desenlaces fatales. Por entonces se solicitó que la superioridad obligase a los médicos de los buques a permanecer en él las 24 horas de guardia reglamentaria[51].

El clamor en la Marina fue creciendo cada vez más pidiendo un Cuerpo de Sanidad Naval cuya misión fuese únicamente garantizar la vida y conservación del personal de la Armada. La *Revista de Marina* de esos años acogió con mucho interés diversos artículos a fin de llamar la atención sobre la necesidad de que la institución tuviese su propia sanidad. Particularmente en 1908, en los meses de setiembre y octubre, se divulgaron artículos pidiendo la creación del Hospital Naval en el Callao, La Punta o Bellavista, así como sugerían la formación de un Cuerpo de Sanidad Naval. Al respecto acotó:

> "Creemos que el Gobierno podría educar por su cuenta, un cierto número de jóvenes en la Facultad de Medicina, facilitándoles todo lo necesario para su educación durante el tiempo del aprendizaje y luego practicarían en hospitales militares y se les exigiría especializarse en las enfermedades más frecuentes en la gente de mar. Al terminar sus estudios contraerían con el Estado la obligación de servirlo durante un cierto número de años y después de satisfacer este requisito, pasarían a servir con el grado de alférez de fragata, con la seguridad de ascender en la misma relación que los oficiales de Marina, teniendo los mismos goces y prerrogativas que ellos.

Durante el tiempo que se hallen al servicio del Gobierno, estarían vedados en lo absoluto, de tener clientela en tierra"[52].

Este régimen de la sanidad naval a cargo del Ejército continuó hasta 1911, constituyendo un apéndice incómodo. A raíz de ello *El Comercio* publicó el siguiente comentario:

"Sección de sanidad militar y naval no cumple con los fines de su establecimiento o creación. No cumple su objetivo en relación a la Armada Nacional. Los cirujanos de los buques de guerra no pueden cumplir su función si carecen de medicinas y los elementos indispensables a bordo"[53].

También al parecer eran ineficaces los servicios de farmacéuticos a bordo, por la misma razón. Las gestiones hechas por los comandantes ante el Ministerio del Ramo no eran atendidas. Parece que el reclamo de los comandantes no era atendido porque no había partida para atender ese servicio.

El clamor cada vez más creciente en la Armada de contar con un servicio de sanidad propio recién se concretizó en 1915, mediante el Decreto Supremo del 31 de mayo de 1915. Este estableció el Servicio de Sanidad Naval argumentando en la parte considerativa del Decreto "... que para un mejor servicio [era] necesario la división del Servicio de Sanidad Militar y Naval y siendo además necesario determinar la jerarquía del personal médico de la Marina de acuerdo con su actual organización"; por ello decretaba "... la creación de la Dirección de Sanidad Naval en el Estado Mayor de Marina, el cual [sería] desempeñada por un capitán de fragata de sanidad. En cada uno de los buques de la Escuadra existirá un médico con la categoría de teniente primero de sanidad y el médico de la Escuela Naval tendrá la categoría de capitán de fragata. El Director de Sanidad Naval propondrá al Estado Mayor de Marina el respectivo Proyecto de Reglamento, dándole un plazo de 30 días. La organización no representará gasto alguno y el haber del citado personal gravará las partidas correspondientes del Presupuesto del Ramo"[54].

En la misma fecha se expidió otro decreto supremo, el mismo que dispuso la separación de la Sanidad Naval de la Militar "por ser conveniente al buen servicio", conllevando la asimilación de su personal médico. Decretó la equivalencia correspondiente al personal de Sanidad Naval, el mismo que sería:

Teniente Coronel de Sanidad	Capitán de Fragata
Mayor de Sanidad	Capitán de Corbeta
Capitán de Sanidad	Teniente Primero

Dicho personal tendría el mismo derecho a las prerrogativas de la clase que investía y estaba obligado al uso del uniforme e insignias respectivas de la Marina en todos los actos del servicio[55].

Sobre la provisión de medicinas a los buques de la Armada y estan-

do a lo informado por el Estado Mayor, se dispuso mediante resolución suprema del 10 de abril 1917, fijar como fondos para atender al aprovisionamiento de medicinas de los buques de la Armada y dependencias: los obtenidos de una partida mensual de Lp. 4,0,00 fijada con tal objeto en el Presupuesto General de la República; las sumas que con cargo a las economías de la Escuadra se considerasen en los ajustamientos de las diferentes unidades, en el siguiente orden:

Almirante Grau	Lp.	1,5,00
Coronel Bolognesi	"	1,5,00
Flotilla de Loreto	"	1,5,00
Est. Sumergibles y unidades adscritas	"	1,5,00
Crucero *Lima*	"	1,5,00
Transporte *Iquitos*	"	1,0,00
Transporte *Chalaco*	"	0,5,00

y los fondos provenientes de la diferencia entre el valor de la ración del marinero y de los estadios que pagan los enfermos hospitalizados[56].

En 1919, al crear Leguía la Dirección General de Marina, creó en esta la Dirección de Sanidad y en ella el Servicio de Farmacia, cuyo farmacéutico era el encargado de hacer las visitas de inspección de control de farmacias de los buques y del hospital, revisando la calidad de los medicamentos y el material sanitario, practicando los análisis que fueran necesarios. Asimismo, se creó el Servicio Odontológico, encargando a un odontólogo esa dirección y a otro odontólogo las actividades en la Escuela Naval.

ANEXO

*Informe del Presidente de la Comisión de Marina Carlos Borda**

"EXCMO. SEÑOR:

HONORABLES SEÑORES DIPUTADOS:

Vuestra Comisión de Marina va a daros cuenta del resultado de la visita de investigación que ordenásteis, y que ha practicado, en las unidades de la Escuadra y en las dependencias de Marina.

La alta prueba de confianza que la bondad de la Cámara ha querido darnos, nos ha estimulado, y su indulgencia y magnanimidad la inclinará a dispensar la deficiencia de nuestras aptitudes para el desempeño de tan elevado como delicado cargo.

Comprendemos, la inmensa responsabilidad que pesa sobre nosotros; que aceptamos satisfechos, porque cumplimos con un deber inmanente al cargo que investimos. Por esto, con energía y patriótica entereza, llenamos nuestra misión controladora, sin que nada ni nadie, nos detenga. La salud de la Patria nos exige esfuerzos y sacrificios de afectos y expectativas, que realizamos sin restricciones, y con toda amplitud.

Vamos a guiar a la opinión pública en el asunto de más importancia; vamos a exponer con verdad, sin disimulos ni ocultaciones, el estado efectivo en que se encuentran y cómo son tenidas, las unidades tácticas navales, que representan al Estado la suma de muchas vidas y muchos millones a flote.

Verdaderamente no es halagador para el patriotismo el resultado que hemos obtenido. No hay uniformidad en la organización ni en los servicios de los buques, se nota punible descuido en el suministro de artículos, para la conservación del valioso material, se advierte falta de orientación y finalidades en el sinnúmero de disposiciones que se dictan, sin obedecer a plan definido. A esto puede agregarse el numeroso personal, de jefes y oficiales existentes, totalmente desorientados, el criterio erróneo de dispendio y derroche que ha primado, el de reducción inverosímil que hoy se tiene; para formar idea aproximada del verdadero estado actual de nuestra Marina.

Urge dictar medidas radicales, tomar acuerdos definitivos proceder decidida y enérgicamente, para contener la disociación de nuestro cuerpo de marina; y evitar el daño irreparable que podemos hacer a la República si no adoptamos prontamente remedio proporcionado al mal.

Este dictamen lleva, como es natural, las anotaciones reservadas en anexos; consistiendo éstas, en indicaciones sobre sistema, modelo, número, cantidad, condiciones

---

* *Informe del Presidente de la Comisión de Marina de la honorable cámara, señor Carlos Borda, diputado por Lima y dictamen de la comisión sobre el estado de las unidades tácticas de la escuadra nacional y dependencias de la Marina de Guerra. Lima 1915.*

y características, de nuestras municiones; tablas de tiro, reglajes, número de disparos hechos tiros garantizados para nuestros cañones, y otros datos estratégicos y privados de la escuadra; que, en reserva absoluta, quedan en poder de la Presidencia y a la disposición de vosotros, HH. Señores.

Nuestro índice analítico permitirá fácilmente, no sólo hacer inteligible este estudio, sino que servirá para guiar en este trabajo, analizando clasificando; separadamente cada buque y cada dependencia.

Abordemos de lleno la obra de reorganización de la Armada; introduzcamos los ahorros posibles en su presupuesto; cortemos abusos y corruptelas; desterremos el favoritismo pernicioso y habremos realizado obra meritoria en bien de la Nación, a la que nos encontramos obligados doblemente; por nuestro cargo de representantes de los pueblos del Perú y nuestra condición de ciudadanos patriotas.

Nuestra escuadra no tiene hoy organización adecuada, el alto Comando no le imprime rumbos seguros ni definidos; el antagonismo peligroso entre el antiguo y el nuevo personal la desatendencia ante sus inaplazables necesidades de todo orden, conducen a nuestra legendaria marina de guerra a su desaparición en un futuro próximo; no se atiende la voz de alarma que hoy damos patriótica, honrada y abnegadamente.

Con detalles se encontrará, Excmo. señor, en los cuadros adjuntos, la situación de cada buque, en orden a su artillería, estructura, maquinaria y municiones.

Hemos formulado el cuestionario respectivo para cada nave, los mismos, que con las respuestas obtenidas y autenticadas por los Comandantes, os adjuntamos.

Se han observado atentamente las planas mayores, oficialidad y equipajes; hemos comprobado el estado de las municiones y explosivos; hemos presenciado los diversos ejercicios realizados para demostrar la preparación técnica y grado de instrucción de nuestra marinería; pero el resultado de nuestra fatigosa labor, no satisface nuestro patriotismo y produce en nuestro espíritu, honda conturbación.

Cada sección de la máquina de los buques la hemos revisado cuidadosamente; sus calderas, motores, cilindros, condensadores y válvulas, todo lo hemos visto, lo hemos hecho funcionar, y hemos adquirido por nosotros mismos, el concepto verdadero de su estado y condición.

Cosa igual hemos hecho con el casco, arboladura, cubiertas, entrepuentes, pañoles y demás secciones.

Hemos observado la artillería de grueso y pequeño calibre, los torpedos de que están dotados nuestros buques y las armas de mano.

Igualmente hemos estudiado los cañones exterior e interiormente, en sus montajes, casasmatas, alzas, reglajes y ánimas, guiándonos por los libros de cargo o historiales respectivos, hemos dispuesto el funcionamiento de cada pieza y se han hecho disparos por series.

En las cámaras de torpedos, también hemos presenciado los ejercicios y demostraciones de las condiciones de los tubos lanzadores, cabezas de guerra, cucharas de práctica, bombas, etc.

Los aparatos para la elevación eléctrica y a mano de los proyectiles, los hemos visto, anotando los defectos y las reformas que se ha considerado necesario introducir en este servicio de artillería en algunos buques.

Detenido estudio hemos practicado de las tripulaciones de capitán a paje, comprobando los diferentes roles, para poder presentar, como lo hacemos, con exactitud, la situación de las unidades de la Escuadra, también en orden a su personal, servicios y elementos. Así haremos conocer a la Nación del modo más completo y preciso, las condiciones de nuestro poder naval.

Metódicamente expondremos, honorables señores, los métodos, necesidades, situación y estado actual de la Escuadra y dependencias del Ramo, que constituyen hoy nuestra eficiencia en el mar.

También vamos a exponeros el plan de reorganización; y, finalmente, los medios de efectuar las reparaciones necesarias, la conservación y servicio de las naves, con apreciable disminución en los gastos.

Se impone la codificación de preceptos para la marina en su régimen reglamentario; y la dación de la ley orgánica que vuestra Comisión tiene en estudio para someteros en breve.

Como disposiciones conexas, nos permitimos suplicaros, Excmo. señor, que sometáis a la sanción de las Cámaras el proyecto de la marina mercante, los relativos a faros, matriculados, caza de lobos, pesca y resguardo marítimo; que, con los dictámenes expedidos, se encuentran esperando turno en los debates.

Reaccionemos contra métodos alejados por arcaicos, pero sin trasplantar modernismos, inadecuados a nuestra condición étnica, política y militar.

Aprovechemos los elementos utilizables donde se encuentren, y habremos conseguido hacer resurgir nuestra marina. Para esto, basta desterrar el sistema de las postergaciones; exhibir lo que se ve y lo que no se ve; levantando el prestigio de nuestras instituciones navales, entregándolas al personal mejor capacitado; preocupándonos también seriamente de la formación y enseñanza de los jóvenes que quieren seguir la noble y abnegada profesión de marino.

Abordemos con voluntad la solución de los problemas de la marina, de dificultad más aparente que real, y conseguiremos conjuntamente la satisfacción de nuestras conciencias, y la gratitud del ejército del Perú en el mar.

Quiera Dios que nuestra labor esforzada, abra una nueva página para la historia de la marina de guerra nacional, que tantas esperanzas encierra, y que tanto lustre diera, en época memorable, a las armas de la República.

Uno de los problemas más complejos es, sin duda, la instrucción civil de nuestra marinería, formada hoy por los contingentes de sangre que, con sujeción a la ley vigente sobre servicio militar, nos suministran generalmente los departamentos de costa, como Lima, Ica, Piura, La Libertad y Puno. Cuando los conscriptos son costeños o no muy del interior, traen como base los elementos de instrucción adquirida en tierra y la noción clara de su deber para con la Patria, que los hace soportar las fatigas y privaciones de la vida a que se consagran con entusiasmo y conciencia.

Pero cuando la conscripción, como nueva quinta, nos trae reclutados de sus hogares a pobres campesinos, huraños y temerosos; a infelices indígenas sin virilidad ni energía, lacerados en sus cuerpos por los correajes de su equipo militar y con el alma destrozada por la añoranza de sus hogares, de sus campos, de sus amores, de su vida pasada; entonces, es verdaderamente inhumano consentir los sufrimientos que les impone el mareo, los sinsabores de la vida de mar, lo recio del servicio que atrofia y debilita sus músculos y los tuberculiza. Por otro lado, su total ignorancia de todo, hasta del idioma, los convierte en autómatas guiados por signos y sonidos.

Una academia diaria por algunas horas en cada buque, a cargo de un oficial de guerra, secundado por número proporcionado de oficiales de mar, podría seleccionar y preparar para los servicios de cubierta, maquinaria y especialidades, a los individuos enrolados, y les proporcionaría metódicamente los elementos de instrucción primaria más indispensables, obteniéndose los utensilios por el Ministerio de Instrucción. Esta reforma del procedimiento que hoy se observa es indispensable y sumamente fácil de efectuar.

La disciplina de los buques puede imponer cierta severidad en los castigos; pero la opinión pública condena los castigos corporales, cuya abolición absoluta si existiera, pedimos a nombre de los derechos y garantías que nuestra Carta otorga a todos los hombres.

Consentir las penas corporales, sería vulnerar los derechos de la especie y menospreciar la opinión pública: nunca el terror produjo mejores frutos que la persuasión y el cariño. Por humanidad, por dignidad, por justicia, impetramos la derogatoria de autorización tácita o escrita que pudiera facultar a superiores o contramaestres para emplear disciplinas, surriagos o cuerdas para el castigo de los individuos del equipaje, que no ejecutan a satisfacción las maniobras marineras o que incurren en faltas.

El látigo afrenta y degrada, su uso, aunque permitido en otras escuadras, en un estado moderno como el nuestro, es incompatible con nuestros sentimientos de moral política y militar; congela las energías y despierta sentimientos bárbaros.

Declaramos, sinceramente y con pesar, Honorables señores, que los vicios, defectos y faltas que se notan en la Escuadra, tienen una excusa inmediata y racional: la carencia de hombres, medios y elementos ordenados y suficientes. ¡Que la tripulación no tiene perfecto conocimiento de sus funciones y obligaciones! Proviene del licenciamiento que se ha hecho, que ha comprendido á los expertos ya formados. ¡Por qué no se conservan en los buques estos personales ya formados, especialmente el dedicado al funcionamiento normal de los servicios de artillería y máquina! Porque habría que contratarlos, garantizándoles pago puntual y más elevado que el de grumetes que es el que hoy se les tiene acordado.

¿Por qué los tiros de los cañones no tienen la exactitud matemática que deben tener en armas modernas, con miras bien regladas, telescopios acromáticos, corregida la aberración ocular y compensadas con precisión matemática las posibles desviaciones o errores? Por falta de ejercicios de fuego, que no se hacen por no gastar municiones.

¿De qué proviene el estado desaliñado del buque? De falta de hombres y artículos navales. ¡Esta respuesta, con una repetición fatídica, la hemos escuchado en todos y cada uno de los buques, cuando hemos indagado por las causas de su palpable condición de descuido y casi abandono!

Aumenta el mal la falta de pago a la marinería, a la que hoy se le adeuda varias quincenas debiéndose a algunos de los antiguos tripulantes del *Iquitos* mayor suma.

No comprendemos por que se prefiere dejar de pagar su exiguo precio de diez o quince soles al mes a grumetes y marineros pagando, con toda exactitud, los haberes y sueldos de los jefes y oficiales, que en ocasiones han solicitado el pago preferencial de sus subordinados, sin ser oídos en esta justa demanda.

Si la gente de los buques se llegara a insurreccionar por desesperación, no sería fácil dominarla; para lograrlo habría que verter sangre a chorros.

Espanta, señores, el mal que se ha hecho al país ocultando a los gobiernos el verdadero estado de la Marina de Guerra; y admira verdaderamente el maquiavelismo encerrado en la medida de remitir a los depósitos de pertrechos de tierras, las municiones de los cañones y rifles de los buques, combinada con la suspensión de la conscripción naval; y la orden del licenciamiento; disposición que dejando en cuadro las tripulaciones, alejaba, aunque con daño de las unidades navales, el temor de emergencias, y garantizaba el sometimiento absoluto por impotencia.

No hacemos recriminaciones retrospectivas; no queremos hacer cargos ni deducir responsabilidades; corremos un velo sobre el pasado, pero queremos que quede grabada en la mente de todos, los que por su función pública tienen el deber de contribuir al bien y al engrandecimiento de la Patria, que el personal de los institutos armados de mar o tierra, cualquiera que sea su jerarquía o condición, debe alejarse de manera absoluta de todo acercamiento oficioso a los gobiernos, y de toda intervención política; dictándose disposiciones y leyes de severidad tan formidable, que intimiden a los inescrupulosos y detengan a los audaces.

La política corroe los organismos disciplinados; hace que se establezcan diferencias entre las unidades mandadas por los vinculados a una situación y las que obedecen a los que pudieran ser opuestos; da a las primeras concesiones y recompensas de

estímulo, sometiendo a las otras a medidas precautorias traducidas generalmente en abandono o privaciones.

En el Ejército el procedimiento consiste en dejar de pagar a las tropas y su oficialidad, almacenando sus municiones en los parques, en un caso; y en el otro, en otorgar ascensos a los superiores, halagar a los inferiores con demostraciones afectuosas, traducidas en gratificaciones y honores.

Pero en la Marina, señores, esto tiene suma gravedad: atrasar los pagos, es desalentar a la gente que tiene a su cargo millones, porque millones valen las máquinas de los buques y los cañones de su bordo. Dejar de cubrir los presupuestos de pedidos de contramaestres y condestables, es admitir la oxidación de piezas metálicas de precisión, cuya menor alternación las inutiliza. Y revelar temor, desembarcando las municiones o las armas de mano, es matar el principio en que descansa la sicología de las marinas del mundo, militares ó mercantes, que consiste "en el desconocimiento de la fuerza que pueden tener los más, sometidos a la autoridad de los menos".

Otro sistema igualmente reprobable consiste en los favores o preferencias; que además de producir emulaciones inconvenientes, rompe la unidad de un todo, cuyas partes deben ser atendidas igualmente.

La marina no puede generarse rápidamente ni improvisarse, su formación es lenta en sus organismos superiores y su organización muy celosa en los inferiores. Desquiciada por rivalidades o abandonada por cualquier causa, va a su disolución y realizada ésta, costará muchos esfuerzos y mucho dinero iniciarla nuevamente en forma embrionaria.

Tenemos innegable experiencia y práctica en nuestros jefes; suficiente preparación en nuestra oficialidad; y elementos muy apreciables adquiridos a costa de grandes sacrificios por el Estado. ¿Qué nos falta? Organización; es decir, método y sistema para los servicios de los primeros y fuentes seguras de abastecimiento para los segundos. Cuando tal cosa se haya conseguido, tendremos la verdadera base de nuestro poder naval, cuyo desarrollo tiene que correr paralelamente al engrandecimiento de la Nación.

Los problemas de nuestra marina de guerra, como hemos dicho, tienen un doble aspecto: la conservación indispensable y necesaria de las actuales naves, haciéndolas prestar al Estado los servicios propios de su índole; y el desarrollo, desenvolvimiento y progreso de la armada.

Nuestro agotamiento económico intensificado hoy por la conjunción de nuevos factores, hace utópico e ilusorio todo proyecto tendente al fomento o adelanto de ramas o servicios de la administración pública, si para ello se requiere desembolso o inversión de los caudales del Estado. En el presente debe alejarse toda idea de perfeccionamiento de nuestros institutos armados, cuya vida debe ser hoy simple, metódica y económica, sin implantaciones suntuarias, ni reformas costosas.

Debe el Perú detenerse en el camino del mejoramiento militar; porque es hoy sendero que nos veda nuestra falta de recursos. Consideramos también la evolución total que va a producir en los tipos, organización y sistema de las unidades de las escuadras y ejércitos del mundo, la guerra europea; y las enseñanzas que para las naciones, cualquiera que sea su condición de poder o debilidad, va a derivarse de esa conflagración, que ha puesto a prueba y en concurso portentoso la inteligencia, sistema y energías de razas opuestas.

El mundo evoluciona, retrograda; sus grandes adelantos en la ciencia naval y militar han comprobado en la práctica su ineficacia e inutilidad: los grandes acorazados nada pueden con sus miles de hombres y su poderosa artillería, contra desarmados y diminutos sumergibles; las fortificaciones inexpugnables, nada valen ante los aeroplanos que las pulverizan y destruyen; y aún estas "unidades diabólicas" en mar y espacio, ¿no están pidiendo también reformas? ¿No es necesario dotar a los sumergibles de arti-

llería y tubos lanzadores, que los coloque en condiciones de detener los trasatlánticos en la superficie de los mares y lanzar sus torpedos sumergidos, sin exponerse a los fuegos de las unidades superiores? ¿No fueron éstas las razones que determinaron a la comisión especial para oponerse a la adquisición de los dos sumergibles franceses de tipo y características análogos al *Palacios* y *Ferré* que ofreciera al Gobierno el Almirante francés Bouchard? ¿No es necesario seguir con reflectores los vuelos de los aeroplanos y emplear contra sus ataques sistemas especiales de tiro? ¿No son visibles para los aviadores las evoluciones interoceánicas de los sumergibles y necesario idear, los medios de hacerlos navegar sin luces y prescindiendo de su periscopio? Y si esto es así, señores, ¿qué saca el Perú estancado hoy por la fuerza de los acontecimientos con despilfarros inconduscentes y suntuosidades inaceptables, so capa de preparación del personal en la escuela de las actuales unidades para las adquisiciones que en el futuro podrán hacerse; preparación moderna que hoy no puede realizarse, no sólo por el evidente atraso de nuestras unidades y por la ignorancia en que estamos de las alteraciones y reformas que dentro de poco se implantarán; sino por la difícil situación económica que hoy nos obliga a cercenar las rentas de nuestros magistrados, reducir los haberes exiguos de nuestros maestros y poner a contribución patriótica a todos los servidores y pensionistas del Estado? Nada responde mejor a este concepto de severa economía e inversión precisa de sólo sumas indispensables para cubrir los presupuestos los buques y dependencias de que está animada la Comisión de Marina, que la reducción ó suspensión definitiva de los altos cargos, confiados a los oficiales superiores; cuya jerarquía y situación social les demanda fuerte gasto por tanto renta proporcionada.

Engañados los altos jefes de nuestra escuadra por un falso espejismo de opulencia, se dejaron llevar de la fiebre de reformas y crearon e incrustraron entre nosotros un organismo de perfección, sólo existente en naciones poseedoras de verdaderas escuadras, y no de una simple escuadrilla como la nuestra, que para su alto comando tendría en cualquiera armada del mundo bastante con un capitán de fragata.

Nos referimos al Estado Mayor de Marina, que, con un exagerado personal de jefes y oficiales, tiene a su cargo la alta dirección científica militar de la escuadra y sus dependencias; que no llena en la actualidad el objeto de su pomposa creación y que ha resultado, como lo estamos viendo, un engranaje superior inútil, en el mecanismo de nuestros servicios de mar.

Estado Mayor de Marina, con un presupuesto de Lp. 6,000.0.00 al año, para atender una flota diminuta compuesta de dos "Scout", un cazatorpedero y dos sumergibles, es sencillamente un absurdo inconcebible. Nuestra situación impone la suspensión de ese cuerpo y el restablecimiento del alto comando a flote. ¿Qué objeto tiene, señores, la subsistencia del Estado Mayor de Marina, si hoy no vamos a adquirir nuevas unidades tácticas cuyo estudio de características y condiciones militares es necesario realizar; si nuestros buques están casi en desarme por falta de tripulantes, si las maquinarias y artillería no pueden atenderse por falta de recursos? Se argüirá que los estudios y la organización de la armada son las funciones que hoy le compete. Pero si no hay tal organización; si las reglamentaciones que se observan son adaptaciones de exotismos, si aquí están los cuestionarios e interrogatorios absueltos por los comandantes de los buques, para demostrar con claridad meridiana la inutilidad de ese alto cuerpo.

Restablezcamos la Comandancia General u otra forma de jefatura superior que controlará directamente todos los buques, evitando la dislocación y pluralidad de sistemas y con la Dirección de Marina para los trámites administrativos, tendrá bastante para sus necesidades la escuadra, pudiendo hacerse una muy apreciable disminución en el presupuesto del ramo.

Quiénes quisieran más que nosotros, señores, ver flamear los guidones de los comandantes generales de nuestras escuadras y la insignia del alto y superior coman-

do, revistando acorazados y cruceros, disciplinados, organizados y espléndidamente dotados; pero esta ilusión, esta loca fantasía, en el Perú presente podrá realizarse? Desgraciadamente no, pasarán muchos años para que podamos hacer adquisiciones nuevas, mientras tanto el Estado Mayor de Marina, como un episcopado infidelium, derrochando iniciativas, meditando planes de reforma y burocratizando a nuestro personal inferior de marina, hará vida improductiva, gravando fuertemente al erario, sin objeto ni provecho, no sólo con los haberes de sus clases militares, sino con los demás gastos especiales para los que les ha acordado derecho, la resolución suprema que creó ese instituto.

Otra acción meritoria que hay que realizar consiste en la oposición que debemos hacer a los subcontratos. Impidamos que se proteja a los allegados y favoritos de los gobiernos con especulaciones en los suministros y provisiones que requiere la escuadra, que permite ganar como intermediarios a determinadas personas, entre casas poco escrupulosas y el fisco, la comisión diferencial generalmente otorgada para conseguir la admisión de artículos de mala calidad a precios exagerados.

Propendamos a que comisionados especiales con suficiente garantía, hagan las compras para el gobierno en Europa y que los artículos comprados se entreguen en los almacenes del Estado en el Callao. Así se obtendrán precios ventajosos y artículos de buena clase; percibiendo el gobierno el provecho de los intermediarios.

Pensemos en la creación de una estación militar-naval apartada del Callao, el que por su rápida unión con Lima, por las líneas eléctricas, constituye una permanente inquietud para la juventud de nuestra escuadra, a quien amenaza además del peligro patológico casi endémico en nuestro puerto, el sibaritismo y la molicie de la vida en tierra.

Tendremos también, con pesar, que distanciar más los grados entre sí. No es posible que un guardiamarina que sale de la escuela a servir en la escuadra, generalmente, a los 18 ó 20 años, recorra los seis grados que los separan del de capitán de navío en los 18 años que hoy establece la ley de ascensos, porque esto nos hará tener capitanes de navíos de 36 ó 33 años; sin la madurez necesaria ni la experiencia indispensable para el alto comando.

Los jefes de la escuadra alemana que asombrara al mundo en las Malvinas, sobrepasan de 45 años y los éxitos obtenidos en el Mar del Norte por los navíos ingleses, los alcanzaron los más viejos marinos de esa escuadra modelo. Las altas clases deben obtenerlas los servidores del Estado como premio por largos años de fatigas y privaciones, como compensación que les da la patria cuando han envejecido en su servicio. Para los jóvenes marinos, bastan las épicas hazañas que pueden realizar con su vigor y juventud como el teniente Widdingen en su misterioso y legendario submarino *U.29*; para los viejos, la calma heroica y el estoicismo de los atletas que sucumbieron tripulando el *Huáscar* en Angamos.

La guerra marítima en Europa, ha demostrado la superioridad de los submarinos sobre los demás tipos de naves modernas. Con asombro hemos visto recorrer a unos submarinos, los meridianos y paralelos que distancian el mar Báltico de los Dardanelos; a otros diezmar en el Atlántico, Mediterráneo y Adriático, escuadras formidables é imponente convoys mercantes. El ataque fulminante que pueden realizar "estas diminutas naves", que no necesitan grandes pertrechos "sino alma en sus tripulantes", la señalan como el tipo preferente de nuestra futura escuadra.

Es verdad que hoy se discute en las flotas poderosas la supremacía definitiva de los sumergibles; porque la guerra naval actual ha hecho ver la exactitud con que puede señalarse la presencia de estas unidades en determinadas zonas de guerra, sirviéndose de los detectores telefónicos sumergidos, que llevan á los buques en la superficie las ondas sonoras que produce el rozamiento de los submarinos en las capas inferiores de agua cuando las cortan al pasar.

Hoy no sólo se perciben estos sonidos, paralizando todo movimiento y deteniendo

la marcha de las escuadras, sino que las modernas unidades tienen entre sus servicios, instalaciones de magnetos de propulsión para timbres de alarma por vibración y teléfonos especiales que les permite distinguir los ruidos extraños al propio, que producen navegando los buques de una flota.

La extensión de nuestro litoral y nuestros recursos, nos imponen la necesidad de tener fuerzas navales a poco costo, capaces de impedir, en momento dado, posibles ataques a nuestra costa; nada precave mejor esta posibilidad que los sumergibles; dotado el Perú de diez o doce podrá imponer respeto a cualquiera nación de Sud América poseedora de dreadnaughts, acorazados o cruceros.

Debemos considerar, como muy valiosa para nuestra incipiente marina la incorporación a ella, de nuestros actuales sumergibles *Ferré* y *Palacios*, cuya acertada y patriótica adquisición, no será nunca bien ponderada.

Los sumergibles existen como complemento indispensable, lo que hoy no tienen, una instalación adecuada en tierra para su cuidado, porque las unidades de este género, sumamente delicadas, sufren grandemente en su estanqueidad y condiciones cuando permanecen, como en la actualidad, largo tiempo fondeadas o amarradas a boyas, expuestas a la intemperie y cambios atmosféricos.

Sección importante de la instalación en tierra, debe ser la estación para regulación de torpedos, cargamento de los acumuladores de sus motores eléctricos y conservación de las pilas para la artillería.

De gran provecho y casi imprescindibles, resultan también para naciones como el Perú, los buques del tipo destroyer, similar, aunque de más tonelaje, a nuestro *Teniente Rodríguez*, que por su velocidad y artillería, pueden patrullar el mar, constituyendo como lo han demostrado en los canales y mares ingleses, la verdadera fuerza de oposición a los sumergibles. Debemos estudiar estos dos tipos de unidades: cazatorpederos y sumergibles, que serán seguramente los que constituirán nuestra futura escuadra, por su poco costo, su presupuesto reducido, la eficiencia de su poder y su exacto radio ofensivo.

Fortificadas nuestras costas, especialmente en los puntos de seguro desembarque, confiada su vigilancia á nuestros "Scout", daríamos a los cazatorpederos la policía de nuestros mares; haciendo navegar a nuestros sumergibles a distancias fáciles de recorrer sin exponerse. Y contando con la sorpresa de sus riesgosos ataques y el patriotismo de sus tripulantes, los submarinos del Perú tendrán en el futuro el heroico encargo de impedir como atalayas las invasiones de los enemigos a nuestro territorio.

La formación del personal subalterno para estas naves, puede hacerse rudimentariamente en nuestros actuales cruceros, instruyéndolo de manera superior en la estación de tierra y embarcándolo, periódicamente, en los barcos típicos, cuando sus conocimientos preparatorios los pusieran en el caso de perfeccionarse en su manejo.

Asunto que demanda una prudente y equitativa resolución, es, sin duda, la condición excepcional de los ingenieros de la escuadra, que no tienen equiparación con los oficiales de guerra y que dan ocasión, frecuentemente, a rivalidades y actos de indisciplina.

Organizada hoy la Escuela Naval en forma de dar instrucción científica y preparación militar a los alumnos de sus dos secciones: marina e ingeniería naval, es justo que los que se dedican a una u otra sección de la marina de guerra, marchen paralelamente en las preeminencias y rentas que por sus grados les corresponda.

No podemos dejar desapercibida la inaceptable disposición de enviar a los guardiamarinas que salen de la Escuela, llenos de ilusiones y esperanzas, a servir como ayudantes en las capitanías de los puertos, en lugar de embarcarlos en los buques de la escuadra o de enviarlos a las escuadras amigas en viaje de práctica. Es irreparable el daño que puede hacerse á un joven educado en la severa disciplina de una escuela militar, si se le envía, libre de todo control, á lugares de vida sedentaria, en donde olvidan los conocimientos adquiridos y adquieren, posiblemente, aficiones de las que más tarde no pueden desprenderse.

Para salvar la situación de crisis económica del país, se hace necesario un esfuerzo conjunto de todas las instituciones y todos los ciudadanos del Perú, además del sacrificio personal de parte de nuestras rentas, exigido para la nivelación de nuestro presupuesto, se impone hoy, como medida indispensable de economía, y sólo por el tiempo que dure la desnivelación entre las rentas nacionales y los gastos inaplazables, producidos por la conflagración europea; un recurso extremo para la marina, conocido bajo la denominación de "rotación en el servicio de unidades" que consiste en dotar a una unidad en servicio de su personal completo; surtirla de todos los artículos necesarios para su conservación; proporcionarle carbón, racionamientos, etc., etc.; y disponer periódicamente el trasbordo íntegro del personal y artículos de bodega y consumos, a las otras unidades similares, estableciéndose para las unidades en desarme, sólo la dotación necesaria de oficiales y marinería, destinados, únicamente, al aseo y conservación de la artillería y maquinaria del buque.

Este procedimiento lo adoptó el gobierno ruso por economía, después de la guerra ruso-japonesa y lo observaban hasta antes de entrar en guerra Inglaterra, Francia, Italia y otras naciones inferiores.

El sostenimiento de cada uno de nuestros cruceros tipo "Scout", a cuyos semejantes dota el almirantazgo inglés con 300 hombres y nosotros con 326, de capitán a paje, según presupuesto, importa Lp. 55.0.00 diarias en sueldos y raciones; en carbón para el consumo de la cocina y la fuerza eléctrica para el alumbrado Lp. 15.3.00; en pintura, aceites, artículos navales para condestables y contramaestres y agua Lp. 3.5.00 que hacen un total Lp. 73.8.00 al día; Lp. 2.214.0.00 al mes, o sea, Lp. 26.568.0.00 al año de ahorro positivo, si empleáramos el sistema de trasbordos y desarme, conforme lo hemos indicado.

El consumo de carbón económico, al día, en fondeadero, está calculado en 4 toneladas y media para cada uno de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y en 5 toneladas para todas las demás unidades, lo que representa un consumo de 14 toneladas diarias, que, al precio de Lp. 3.4.00 tonelada, abonadas según el último contrato celebrado por el Gobierno con la casa Ross, da un total de Lp. 47.0.00 al día; Lp. 1.428.0.00 al mes; y Lp. 17.136.0.00 al año.

Celebrando un contrato con las Empresas Eléctricas Asociadas, para la transmisión de fuerza y luz por medio de cables submarinos, que pueden contener también transmisores telefónicos, sistema establecido en muchos puertos militares por medio de boyas y teniendo a flote la central para el reparto de la luz y fuerza, se obtendría una economía anual de cerca de Lp. 9.000.0.00, consiguiéndose además la ventaja de estar directamente al habla, en cualquier momento, con cada jefe de la escuadra. No sólo por estas dos circunstancias, sino por la especial de necesitarse permanentemente fuerza eléctrica para los acumuladores de los sumergibles, que hoy se produce haciendo funcionar en carga los motores de estas unidades; nuestro proyecto debe ser tomado en cuenta por sus indiscutibles ventajas.

El último sacrificio, ya de carácter personal, consistente en aceptar las raciones de armada, sin el sobreprecio que se fija llamado "de mejoramiento", para los jefes y oficiales de la escuadra; y dispensar al Estado del valor de las raciones que en efectivo perciben los jefes, según su graduación, lo que representaría un ahorro de Lp. 1.900.0.00 anuales, sacrificio que estamos seguros aceptarán los jefes de marina por patriotismo.

Resumiendo, tendríamos que la rotación de los "Scout" daría como ahorro el presupuesto anual íntegro de uno, o sea Lp. 26,104.0.00

El contrato con las Empresas Eléctricas para el suministro de luz para la escuadra y fuerza para los acumuladores y demás servicios del que se derivará ahorro en el gasto de carbón se puede calcular en la suma de	Lp.	9,000.0.00

La disminución en el mejoramiento y raciones de clase, daría	"	1,900.0.00
La rotación en los sumergibles, representaría el ahorro anual íntegro de uno, ó sea	"	3,021.0.00
La supresión del Estado Mayor de Marina, daría la suma de	"	6,543.0.00
Lo que hace un total de menor gasto al año	Lp.	46,568.0.00

No reducimos los presupuestos del crucero *Lima* que podría dedicarse al transporte de tropas, toda vez que las reparaciones que se le están haciendo lo dejarán en condiciones utilizables, para este servicio indispensable.

Tampoco introducimos economía en el presupuesto del *Chalaco*, que, dado su insignificante gasto de cuatro toneladas cada 24 horas para un andar normal de siete millas, podría dedicarse a la inspección de faros y guaneras, persecución de contrabandos en la costa y otras comisiones. Sin perjuicio de su posible arrendamiento, a semejanza del *Iquitos*, cuando el Gobierno lo crea conveniente.

Dejamos en toda vigencia los presupuestos del caza-torpedero *Rodríguez*, cuyos servicios consideramos necesarios; el de la Intendencia de Marina a la que se hace necesario dotar de los artículos que consumen los buques, que deberían existir depositados en almacenes a cargo de esta repartición; de la Escuela Naval, cuyo brillante pie debe enorgullecer a todo peruano; y del Depósito de Explosivos de la isla, muy bien tenido y científicamente conducido.

No fijamos partida para el sostenimiento del "Scout" y sumergible en desarme, porque para estos servicios podrían tomarse oficiales y marinería, de las dotaciones de todas las demás unidades armadas.

Como nuevas entradas, fáciles de implantar algunas de ellas, y otras calculadas en su rendimiento posible, consignamos las siguientes:

Arrendamiento del transporte *Iquitos*, dedicado a la carrera entre nuestros puertos y Europa.	Lp.	5,000.0.00
Licencias para la caza de lobos, reglamentada científicamente, de conformidad con los estudios practicados por el comisionado de Gobierno, existentes en el Ministerio de Hacienda	"	3,800.0.00
Matrículas para pescadores y fleteros en los puertos mayores, menores y caletas habilitadas, exonerados hoy de esa contribución en compensación del servicio que debían prestar en los buques de la armada, servicio en suspenso porque actualmente lo practican los conscriptos navales o los enrolados voluntarios; cuyo rendimiento puede calcularse en	"	4,000.0.00
Elevación prudencial de los derechos del faro, fondeadero y navegación, revisión de las matrículas de embarcaciones de alto bordo mayores y menores; y recaudación efectiva de las multas que, como pena, imponen las autoridades marítimas, estos tres renglones pueden estimarse con una producción anual de	"	3,500.0.00

Si á estas cantidades agregamos la cesión que insinuamos de los intereses al 7 por ciento de Lp. 120.000 a que llegan hoy los fondos custodiados por la asociación patriótica "Pro Marina", destinados a la adquisición de elementos navales, tendríamos	"	8,400.0.00
Obteniendo un total de	Lp.	24,700.0.00

Las medidas que nos permitimos sugerir para el aumento de las rentas marítimas y la disminución de los gastos de conservación de la escuadra, nos permiten efectuar una demostración comparativa.

El presupuesto real y efectivo del Ministerio del ramo, fija un egreso de Lp. 115,000.0.00, con un ingreso de Lp. 8,200.0.00, o sea un gasto efectivo de Lp. 106,800 en el sostenimiento de la escuadra, capitanías, escuela naval y demás dependencias de la Armada.

Nuestro proyecto reduce, por de pronto, los gastos en Lp. 46,568.0.00, dejándolos en Lp. 68,432.0.00 al año, y fija como mayor entrada la de Lp. 16,500.0.00 sobre lo calculado por el Ministerio, lo que significa, en conclusión, que el ramo de marina gravará en adelante el presupuesto en sólo la suma de Lp. 52,832.0.00, por todos los servicios de mar.

El total de las sumas que hay que invertir a fin de llevar a cabo las reparaciones indispensables, según se desprende de las indicaciones de los respectivos jefes, asciende a Lp. 31,000.0.00, pudiendo efectuarse éstas en el puerto del Callao y con el actual personal de profesionales.

Posiblemente costará gran esfuerzo reunir esta suma, pero como las obras pueden hacerse parcialmente, consideramos fundado suponer, que el Gobierno, prestando oídos a las necesidades del presente, evitará el desembolso décuplo que tendría que realizar en el futuro, si hoy, con oportunidad, no detiene el daño.

Nada se conseguirá con el proyecto bizantino de adquirir mañana una unidad táctica, cuando hoy pueden desaparecer para siempre las cuatro que tenemos por falta de recursos para reparar sus averías y desperfectos actuales.

El patriotismo de los honrados ciudadanos que reemplazaron el integérrimo guardián de los óbolos populares para la marina, doctor Figueredo, les dicta en vista de la difícil situación que atravesamos, una línea de conducta: contribuir con parte de los fondos que tienen reunidos para detener la pérdida irremediable y la destrucción total de la escuadra.

No queremos averiguar quienes componen la asociación Pro-Marina, ni indagar sus obligaciones morales para con el Estado; no queremos saber si sus miembros son actuales servidores o pensionistas de la Nación; militares o paisanos, profesionales o miembros de nuestros institutos superiores; comerciantes, o propietarios; jóvenes o viejos; pobres o acaudalados; nos basta saber que son hijos del Perú y que en este momento decisivo para nuestro poder naval que se aniquila, no tienen el derecho de establecer distingos ni interpretar con capciosidades la voluntad de los donantes. Como no pueden sustraer del servicio de la patria, si ésta lo demanda, ni sus bienes, ni sus inteligencias, ni sus energías, ni sus vidas; tampoco pueden eximirse de emplear en los buques actuales parte de la suma erogada precisamente para buques.

La nación por el órgano de su mandatario les hace una petición suplicatoria y nada ni nadie podrá justificar su negativa.

Si por error de concepto o empecinamiento inexplicable, se eximieran de prestar el auxilio que se les solicita, los pueblos erogantes les suspenderán sus poderes, les reclamarán sus donativos y declararán que han desvirtuado el encargo que les hicieron, interpretando equivocadamente el sentimiento nacional.

Pero abrigamos la esperanza de que en la reunión extraordinaria a que ha sido

convocado el personal de Pro-Marina, dejando de lado prejuicios y contemplando la situación con patriotismo y abnegación, decidirán la manera de cooperar a la obra nacional en bien de la marina, en que todos estamos interesados.

Establézcase un prudente y justo control para la inversión de una pequeña parte de los fondos reunidos, tómense las seguridades que se deseen para la reintegración del anticipo y el reembolso de los intereses que se cedan, pero no desoigan el clamor de la Nación.

Destinando Lp. 31,000.0.00 para las urgentes reparaciones de la armada y cediendo para su conservación los intereses bancarios que producen los depósitos de "Pro-Marina", los miembros de esta abnegada sociedad harán obra de beneficio mayor, interpretarán mejor los sentimientos de los erogantes y merecerán bien de la patria.

Motivo de satisfacción para la Comisión de Marina de esta H. Cámara, ha sido la actitud del Presidente de la República que, tomando nuestra modesta iniciativa y queriendo llevarla a la práctica, ha dispuesto para darle ejecución cumplida, la reunión en Palacio de los miembros de la patriótica asociación "Pro-Marina".

O hemos coincidido con S.E. en el mismo anhelo, expresado por nosotros públicamente desde que iniciamos nuestras visitas a la escuadra hace 25 días; o se ha acogido como buena y elevado hasta la Presidencia la idea de simples ciudadanos, como sea, nos sentimos honrados y patrióticamente satisfechos. Así lo declaramos sin vanidades malsanas ni fatuidades ajenas a nuestro espíritu democrático.

Las medidas que sugerimos para la disminución de los gastos de conservación de la escuadra, son el fruto de 25 días de constantes visitas a los buques nacionales, navegando en los que han podido hacerlo, sumergiéndonos en los submarinos; recorriendo los depósitos de explosivos y municiones, comprobando las verdaderas necesidades; para presentar sin alarmas inquietantes, pero sin teorías de consuelo, la situación verdadera.

No se escapa á la penetración de USS. HH. la trascendencia y gravedad que tienen las revelaciones que vamos haciendo, comprobadas por la documentación obtenida en la escuadra que exhibimos.

El bochorno que produce en nosotros y seguramente en los habitantes del Perú, palpar la manera cómo se han conservado y se atienden hoy, los valiosos elementos de nuestra flota, debe amenguar con el recuerdo que invoco, de todas las marinas americanas que han pasado por el periodo en que hoy se encuentra la nuestra y aun en Francia, la patria de los grandes sacrificios, centro del que irradian la ciencia y el arte para todas las ramas del saber humano llegaron á punto tal los errores y escándalos en la escuadra, que el Parlamento francés constituyó de su seno una comisión para que con carácter permanente, desempeñara función controladora y mantuviera vigilancia directa sobre todas las dependencias marítimas, con prescindencia del consejo de almirantes y de las altas autoridades en los servicios de mar.

Con mucha razón y juzgando nuestra intervención directa en la escuadra, opinaba uno de nuestros más notables periodistas, "que el control austero en determinados institutos, sólo pueden ser ejercidos desapasionadamente por personas extrañas a él", y terminaba expresando que, en su concepto, el compañerismo y el espíritu de cuerpo, perturbaban a los espíritus más serenos y determinaban cierto orden de consideraciones, que entrañaban las medidas de severidad que pudieran dictarse, para deslindar responsabilidades y aplicar correctivos.

Este notable principio sociológico, ha quedado confirmado, contribuyendo a demostrar su evidencia, no sólo la exposición que hacemos, las indagaciones efectuadas directamente y al apoyo y cooperación que nos han prestado los jefes y oficiales de la armada, cuya cultura superior, adquirida en nuestros más importantes institutos militares, se ha perfeccionado con sus "stages" de práctica en los astilleros y escuadras extranjeras, en donde es tan amplia, tan extensa la misión de los representantes, que directamente revisan, investigan, y proponen en su cámara las medidas, alteraciones

o reformas que les sugiere su preparación técnica o su patriotismo; sino que también nos ayuda la opinión pública, cuyos voceros autorizados así lo han expresado, en las diferentes publicaciones que alrededor de este asunto han venido haciéndose.

Qué mayor satisfacción para un Gobierno, que encontrarse secundado decidida y entusiastamente por las cámaras nacionales, para descubrir los vicios y defectos en cada rama de la administración y aplicarles el remedio necesario con oportunidad.

Qué ayuda más valiosa puede recibir un Ministro de Estado que la de las comisiones legislativas relativas al ramo de su portafolio, que patriótica y abnegadamente, sin los halagos de la alta figuración ministerial y sin las vanidades a que son sensibles en las alturas del poder los espíritus más templados; en la sombra, anónimamente, le aportan el contingente de sus estudios e investigaciones.

Y para nosotros, en nuestra función representativa, qué más alta dignificación podemos alcanzar, qué mayor autoridad podemos apetecer, y qué mayor fuerza podemos tener en una constitución democrática; que verlo todo, indagarlo todo, sin restricciones, sin taxativas, sin procedimientos protocolarios previos. Representantes por elección de los pueblos, en los que preside la soberanía, era inadmisible la casi subordinación a que estábamos obligados, respecto de los altos servicios del Estado, cuyas funciones son ejercidas por nombramiento de otro poder semejante al que colectivamente investimos.

Era necesario que las comisiones parlamentarias se abrieran libre paso para realizar sus altos fines; y el resultado que esa reforma producirá en el futuro, en bien de los intereses nacionales, lo estamos viendo hoy, en lo referente á nuestra marina.

El que ejerce autoridad en los institutos armados, de mar o tierra, cuya idea de tal marcha paralelamente a la de presión, despotismo y dureza en el subordinado; no tiene los medios de persuasión afectuosa, de llaneza igualitaria de que pueden valerse, los que apartados de la severidad de la disciplina y hasta con el simple traje civil, desempeñan función investigadora o de indagación.

Otro factor que nos ayuda y que se retrae o la niega al superior, es el de los servidores alejados de la actividad, distanciados de los gobiernos, o caídos en desgracia con sus jefes jerárquicos; cuyo control, cuya severa crítica ayuda grandemente y presta útiles servicios, y de los que apartados la exageración y el apasionamiento, pueden tomarse las bases de los estudios y rectificaciones, para la información exacta.

Los servicios administrativos no llegarían a la situación de abandono punible en que hoy se encuentran muchos de ellos, si antes de ahora las Cámaras hubieran dispuesto que sus comisiones ejercieran las atribuciones que les competen. No es lo mismo para el director o jefe de una dependencia administrativa exponer sus necesidades y obtener facilidades para la buena marcha, conservación o reparación de lo que le está confiado, de su superior; cuya complejidad de funciones, cuya amplitud de cargos, embargan frecuentemente su actividad e inteligencia. ¿Cuántos trámites hay que llenar para conseguir lo más pequeño, lo más insignificante, dado el laberinto y morosidad de nuestra tramitación administrativa? Un caso práctico vamos a exponer: existían abandonados en el arsenal del Callao, desde la época en que se desarmó el *Constitución*, allá por el año en que nos gobernaba el señor Romaña, cuatro cañones sistema Vickers, de 37 m/m, que no había hecho un solo disparo, pero que se encontraban en tal estado de oxidación, que podían considerarse inútiles; la lluvia y el sol habían podrido las tablas de su encajonamiento y acumulado tal cantidad de óxido en las piezas de bronce de su montaje que seguramente esto las había salvado del fácil robo que de ellas podían haber hecho mal intencionados. Pues para conseguir que estos cañones se trasladaran a lugar seguro y se montaran donde hoy están –a bordo de las estaciones de sumergibles y del transporte *Chalaco*– se hicieron gestiones durante cerca de ocho años por muchos jefes, entre otros, por los capitanes de corbeta Salaverry, Althaus y Gálvez, y sólo hace unos cuantos días que ha podido obtenerse su extracción del arsenal y su implantación en los sitios que acabo de indicar.

¿Habría ocurrido lo mismo, si la voz de un representante o el informe de una comisión, aquí en el seno de esta Cámara, se hubiera hecho escuchar y se hubiera transmitido al Ministro de Guerra? Seguramente no; se habría abreviado todo trámite, se habría simplificado procedimientos papelucheros y estoy seguro que se habrían evitado muchas libras de óxido y herrumbre en esas armas.

¿Qué Ministro desoye nuestra voz? ¿Qué portafolio no vacila en las manos del que lo conduce, si nuestros pedidos no son atendidos, sobre todo y de manera especial, cuando no los dicta sino el interés nacional y el patriotismo? ¿Qué iniciativa nuestra, duerme más tiempo del que queremos acordarle en las oficinas de Gobierno? ¿Y qué consejero de Estado no tiene, durante el tiempo que funcionamos, como su mayor preocupación saber el concepto que nos merece, y el modo cómo lo juzgamos?

Es, señores, que nuestra forma de gobernar, mistificada de modo inadmisible, en esta época de modernización y reformas; no puede ser sino netamente parlamentaria. Cuando el fajín de ministro esté colgado de un clavo en la Oficialía Mayor de las Cámaras; y en nuestros pasillos se crucen con frecuencia los edecanes de gobierno, solicitándonos para que aceptemos los portafolios de la administración pública, en esa época será evidente y real el resurgimiento del Perú; habrán concluido los gobiernos impopulares; las labores del Parlamento serán verdaderamente eficaces en sus menores detalles, y la administración pública correrá á cargo de los más capacitados, de los que hubieran demostrado mayor preparación; concluyendo los ministerios de favor y los auxiliares amistosos del Jefe del Estado.

¿Dónde puede encontrarse un número mayor de personas capacitadas y seleccionadas para cada una de las diferentes ramas de la administración? ¿Cuál debe ser el gran almácigo de los consejeros del Gobierno? Las Cámaras, es decir, la agrupación de los mejores elementos del país, que a sus condiciones personales agregan la investidura que les han otorgado los pueblos.

¿Qué mayor capacidad en el ramo de Justicia podrá encontrarse que la de los distinguidos miembros del foro nacional, que forman nuestras comisiones de Legislación y Justicia? ¿Quiénes más conocedores de su profesión que los ocho o diez ingenieros que ilustran nuestros debates con sus conocimientos científicos?

En el orden económico, ¿quiénes saben más de nuestra situación, sus necesidades y el modo de encauzar nuestras finanzas, que los propietarios, rentistas y acaudalados industriales que componen nuestras comisiones de Hacienda, Finanzas y Presupuesto? ¿Quiénes más capacitados para el portafolio de Guerra y Marina, entre otros, que nuestros patriotas compañeros los señores Solar, Grau, Larrañaga, Secada, Fuentes, Perochena, Criado y Tejada?

¿Nuestros asuntos internacionales podrán ser conducidos con más acierto que si los dirigieran los señores Tudela, Gazzani, Maúrtua, Valera, Salomón y Balbuena? Y si esto es así, sin perífrasis, si esto evitaría los votos de censura, las interpelaciones, los rogamientos entre las Cámaras y los Ministerios, ¿por qué un gobierno patriota y entero no acomete de hecho la reforma y quedan proscritos para siempre los amigos personales del Presidente de la República en los cargos de ministros?

El diputado que desempeña la presidencia de esta comisión es uno de los pocos que pública y enfàticamente puede hacer estas apreciaciones; mi modesta situación y el ejercicio de una industria pequeña insignificante, de la que vive, establece tal distancia entre su banco de representante y el sillón ministerial que nadie podrá suponer con suspicacia malévola, que lo guía interés personal o ambición de figurar en escala superior a sus aptitudes y verdadera condición.

Posiblemente, no todas las reducciones anotadas podrán llevarse a la práctica con la exactitud que teóricamente contienen. Muchos intereses y cálculos tendrán que herirse y defraudarse. Queremos anticiparnos a algunas observaciones, que, seguramente, van a hacerse a nuestro proyecto.

Una será: que el consumo de combustible en puerto, no podrá suprimirse del todo, en razón de necesitarse siempre para los servicios demandados por la máquina y cubierta. Se dirá que las máquinas auxiliares como bombas, compresoras, &, las calderas, y las cocinas y estufas, requieren para su funcionamiento vapor, que sólo puede producirlo la combustión del carbón; y que el único modo de corregir las oxidaciones en los generadores y colectores altos de vapor, y conseguir dar mayor duración a los tubos de las calderas, es mantenerlas continuamente a cierto grado de calor. La admitimos, pero creemos que las 15 toneladas de carbón diarias, que el precio actual importan Lp. 18,360.0.00 anuales, pueden disminuirse grandemente aceptando el contrato de fuerza y luz que gira alrededor, como máximo, de Lp. 9,000.0.00 anuales.

Otra será: que las raciones y haberes no pueden reducirse más, que la vida impone hoy fuertes gastos y que en las marinas modernas los oficiales de guerra perciben mayor haber, y que los de máquinas disfrutan de 25 por ciento como suplemento sobre sus haberes, para compensarlos por su servicio desaseado y muy recio y resarcirlos por la privación del honor de comandar unidades o escuadras.

Contestamos: la situación del Erario no permite hoy asignar rentar proporcionadas a las jerarquías ni esfuerzos de los que deben percibirlas. Quiera Dios que no se tenga que volver a la escala de sueldos que rentaba a un primer teniente con Lp. 10.0.00 y a un capitán de navío con Lp. 22.0.00.

Otra será: la temeridad que envuelve la idea de desarmar las actuales unidades, estableciendo la rotación entre ellas. Sepan los que esto pudieran creer, que la situación actual de las máquinas de los cruceros, *Grau* y *Bolognesi*, ha hecho que estas unidades pierdan 6,900 caballos de fuerza, porque a esta cifra asciende como equivalencia, la diferencia entre los 24 nudos que caminaban al salir de los astilleros y los 21 que hoy podrán caminar entubadas de nuevo sus calderas y a tiro normal.

La tablilla de velocidades y consumos que poseemos, confirma esta aseveración; y los resultados de los viajes de prueba que hemos realizado, comprueban la verdad de nuestro aserto; y establecen una diferencia entre la nomenclatura del almirantazgo inglés seguido por la casa Vickers, entre el nudo de 6 080 pies y la milla marina de 5,864 pies, que es la unidad de distancia usual en la escuadra.

La lista de reparaciones que requieren los buques de nuestra escuadra, no habla muy alto a favor de los que suministraron los artículos empleados en reparaciones anteriores; destruidos en corto espacio de tiempo, quizá conjuntamente, por su mala calidad y la falta de medios para conservar en debida forma los barcos.

En lo relativo a sumergibles, suponemos no se objete ni la instalación en tierra para su conservación, ni las disminuciones consignadas, empleando sólo el número de hombres necesario para la limpieza y cuidado de sus máquinas.

Tenemos presente, al referirnos a máquinas, lo que ocurrió con el transporte *Constitución*, cuando en él se estableció la Escuela de Grumetes y se destinó para la conservación de su máquina, á un ingeniero y dos engrasadores, consiguiendo, con este procedimiento, el resultado conocido perfectamente por todos los miembros del cuerpo de la marina nacional.

No hemos tocado las comisiones científicas de la armada, porque las consideramos actualmente en receso, pero en caso de subsistir sin poderse evitar este inútil dispendio, sería necesario pedirles rectifiquen los estudios hechos, entre otros lugares los realizados en Negritos, que establecen una diferencia de dos brazas en el fondo lo que ha motivado la atenta nota del Almirantazgo Inglés, cuyo texto debe ser conocido por las oficinas superiores de la armada y la Cancillería Nacional.

Los escépticos que quieran dudar del aumento posible de las rentas marítimas que indicamos, se convencerán de su error tan pronto como el Gobierno haga públicos los estudios que mandó practicar y que queremos suponer no se han llevado a la práctica

hasta ahora, para comprobar en reserva la exactitud de los datos que contienen.

No nos referimos á la Intendencia de Marina, cuya ventaja o desventaja vamos a estudiar detenidamente aparte y cuyo presupuesto dejamos intacto.

Tampoco insinuamos posibles economías que consideramos fáciles de introducir en el presupuesto de Lp. 8,400.0.00 anuales a que asciende el de la Escuela Naval, que representa en la actualidad la inversión de la suma de Lp. 200.0.00 anuales en el sostenimiento por el Estado de cada uno de los 40 cadetes de marina y máquinas, que hoy componen ese plantel. Quizá el alto espíritu y la rectitud del personal docente de ese Instituto, hará que disminuyan en algo los gastos que no sean estrictamente indispensables.

El aumento en las rentas marítimas lo hemos obtenido por informaciones directas de muchos funcionarios y el estudio de los documentos respectivos.

Este trabajo en su parte numérica pasará, seguramente, para su comprobación a la Comisión de Presupuesto, que formulará sus conclusiones y cuyas atribuciones nos hemos guardado mucho de invadir.

Al terminar este trabajoso estudio que os presentamos, no podrá atribuírsenos propósitos de hostilidad o desafecto al Gobierno, a quien cumplimos justicia declarando que nos ha dado toda clase de facilidades para realizar nuestra misión controladora de investigación, y que lo vemos hacer labor intensa y patriótica

Hemos terminado el premio sintético que refleja nuestras observaciones directas; pasamos ahora a la exposición y análisis de los documentos auténticos obtenidos de las comandancias de las unidades navales; para concluir con un estudio igualmente detenido, relativo a las necesidades, reformas y economías que hay que introducir en las dependencias de marina en tierra.

No hemos omitido esfuerzos ni fatigas en nuestra tarea y si en algo podemos contribuir al mejoramiento de la crisis aguda de la escuadra, consecuencia natural de la que sufre el país, habremos realizado la más grande de nuestras aspiraciones, prestando el contingente modesto de nuestra capacidad y energías, que ofrendamos como tributo patriótico en esta hora de dura prueba para la vitalidad de la Nación.

Conceptuamos indispensable incluir en esta exposición, un extracto del cuestionario absuelto por los jefes de cada unidad de nuestra flota; no sólo para patentizar el estado real de cada buque, que distan mucho de estar en la situación que los supone la opinión pública sino también, y principalmente, para demostrar de manera palmaria e inspirados en propósito absolutamente abnegado y patriótico; que los desperfectos de la escuadra son subsanables en corto tiempo, en nuestros puertos, y con suma relativamente corta.

Desechamos los temores que puedan inspirar histerismos patrióticos o precauciones pueriles; reservados, porque así nos lo impone la índole de este dictamen, todo aquello que no pueda ser públicamente conocido en orden a la estrategia naval y a los elementos con que contamos, cuya nómina queda en los archivos secretos del Congreso Nacional.

Bien se comprende nuestro propósito: queremos levantar el prestigio del personal de marina, exculpándolo en justicia, de los errores y faltas cometidos en conservación y cuidado de nuestras naves; deseamos mostrar que el Perú mantiene la eficiencia de su poder naval, consistente en sus elementos a flote, y los que el patriotismo de sus hijos le proporcionará en el modo y forma necesarios, que la obligada discreción nos impide revelar; nos proponemos exhortar a los poderes públicos, para que presten atención preferente a nuestra escuadra, no posponiéndola en ningún caso, ni por ningún motivo, á otros servicios nacionales

Los datos compendiados que adjuntamos, prescindentes de los anexos reservados, son suficientes, y comprobarán, estamos seguros, la conveniencia y utilidad de dar a

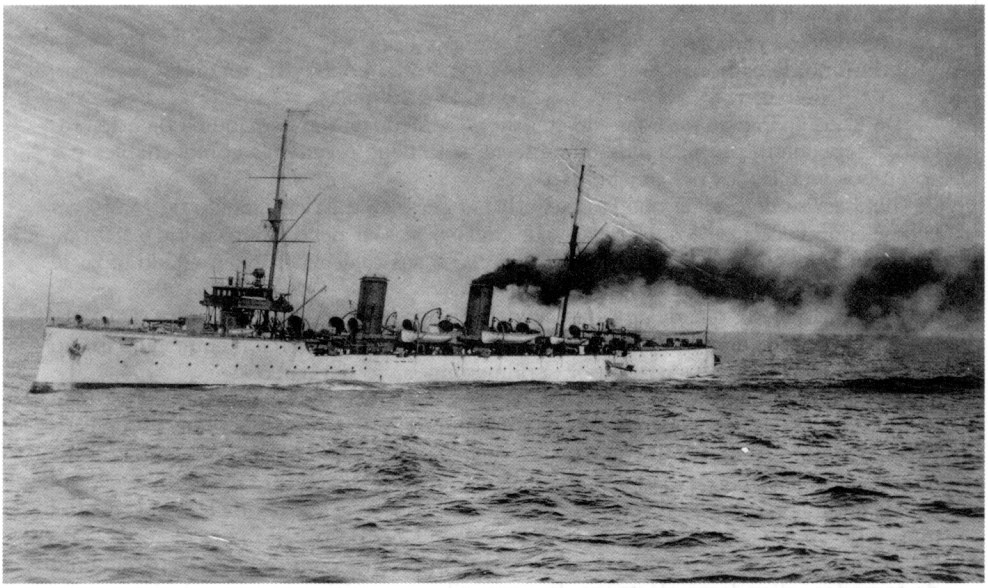
conocer sin reservas exageradas, la verdadera situación, tanto de nuestras unidades, como de las oficinas, dependencias e institutos navales, y decimos reservas exageradas, para que se aleje el temor de que estos datos puedan ser aprovechados por las naciones interesadas en conocer con exactitud el poder militar y naval del Perú. Los magazines de las fábricas de armamentos y cartuchos, los almanaques náuticos y las revistas militares y navales, consignan datos precisos relacionados con los buques, escuelas especiales, armamento y otras informaciones, concernientes a los ejércitos y marinas del mundo; y tan es así, que cuando se presenta conflicto entre dos naciones, proceden éstas a desfigurar las características de sus naves, elevando o reduciendo sus chimeneas y aumentando o disminuyendo su arboladura, es decir, tratan de despistar al enemigo, a quien suponen con perfecto conocimiento de las condiciones singulares y del poder ofensivo de cada una de sus naves.

No sentamos cátedra en asuntos de marina: al aceptar el encargo que nos hiciera la Cámara, declaramos previamente que éramos simples aficionados a cuestiones de mar; que nuestros viajes sólo habían tenido finalidades recreativas y que nuestros conocimientos sólo eran rudimentarios y elementales; no tienen las opiniones que expresamos visos científicos ni profesionales; son un estudio que ofrecemos, en primer término al Congreso que nos honró con su mandato, a la Nación a quien nos debemos por entero, al Gobierno cuyas informaciones no son suficientemente precisas y a la opinión pública, cuyo criterio han extraviado las publicaciones apasionadas, las informaciones malévolas y el desconocimiento de la verdadera capacidad y preparación de los jefes y oficiales de la escuadra, a quienes están entregadas las naves nacionales y sus dependencias técnicas.

Tiempos vendrán en que se apreciará, en todo su significado, la actitud que asumió la Cámara de Diputados del Perú en 1915, enviando á su Comisión de Marina en visita de investigación a la escuadra, como demostración de su vivo anhelo por su mejoramiento, por la organización definitiva de ese cuerpo, en armonía con las exigencias modernas, y por la atención impostergable que demanda nuestra flota militar.

CRUCERO ALMIRANTE GRAU

Características de esta unidad á su llegada al Callao en 1908	
Tipo	Scout
Tonelaje	3,500 toneladas
Cañones	18
Tubos lanza torpedos	2
Calderas	10
Velocidad	24 nudos
Tripulación	320 hombres
Caballos por hora	13,250
Consumo de carbón	7 ton. 8.18 (por hora)
Consumo de carbón	187 ton. 5.84 (en 24 horas).
Situación actual	
Tipo	Scout (con 7 años a flote)
Tonelaje	3,500
Cañones	18
Tubos lanza torpedos	2
Calderas	6 en buen estado (sin parrillas) 4 (con tubos exudados)
Velocidad	21 nudos
Tripulación	220 hombres



Crucero *Almirante Grau*.
(Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Caballo por hora	6,350
Consumo de carbón	6 ton. por hora
Consumo de carbón	144 ton. en 24 horas, para un andar económico de 14 a 16 millas.

De la comparación de estas características, se deduce que la máquina de este crucero se encuentra prácticamente imperfecta, sólo tiene 6 calderas aprovechables y 4 con tubos inutilizados por mucho uso.

También se desprende que la potencialidad del buque ha disminuido de 13,250 caballos, equivalencia de los 24 nudos que anduvo al salir del astillero, a los 6,350 que representan los veintiún nudos que hoy tendría, si sus calderas en buen estado todas le permitieran navegar normalmente.

La comparación tomada de la tablilla de velocidades y consumos, con los datos obtenidos en el viaje de prueba, establecen una sensible desproporción entre el consumo de carbón efectivo y el acusado por el primer ingeniero del barco.

Los astilleros ingleses, como el de Barrow, constructores de estos cruceros, fijan un valor de Lp. 12 por cada caballo de fuerza, lo que determina para nuestro crucero *Grau*, una pérdida de Lp. 82,800.0.00. en su valor sin contar el desgaste natural de sus motores, bombas, condensadores y demás máquinas auxiliares.

En la artillería, es sensible el descuido en la conservación de los cañones de 152 mm. y de 76 mm., especialmente; la falta de oculares de caucho para el servicio de los apuntadores de las piezas y lo reducido del personal para servir el departamento de torpedos, elevadores eléctricos de proyectiles y servicios en general, determinan junto con la carencia de los artículos necesarios para la limpieza y conservación del armamento de que está dotada esta unidad, una situación tal que, reproduciendo la expresión gráfica del comandante de este buque. "no parece un barco de guerra sino una factoría desmantelada: la policía de la artillería frecuentemente se hace con periódicos o trapos; y en algunos casos, los oficiales, condolidos de la suerte desgraciada que ha tocado a los cañones de la nave, hacen suscripciones a fin de adquirir los útiles necesarios para su limpieza".

Realiza en la actualidad, entre otras obras entregadas a su personal de mecánicos, la compostura de su propia lancha que se encuentra con los tubos totalmente quemados y la de la comprada al señor Echecopar por el Estado Mayor de Marina.

Como consecuencia natural del licenciamiento de cerca de 90 hombres de la tripulación, los servicios del buque han sufrido fuertemente, siendo de notar que en los torpedos en lugar de 12 hombres para servirlos, sólo se tiene tres.

Llama también la atención que no existen reglamentos para los ejercicios y conservación de estas armas de precisión y que las maniobras nocturnas no puedan hacerse por encontrarse las pìlas de los apuntadores eléctricos destruidas, como lo ha declarado el oficial de cargo y corroborado el propio jefe.

Otra anomalía ciertamente, es que este buque sólo tenga a bordo municiones para los cañones de 76 y 37 mm.

Es útil fijar la atención, en el viaje efectuado por este buque a las islas Mazorcas, con el Presidente Leguía a bordo, que sólo obtuvo una velocidad de 21 millas efectivas, el 12 de abril de 1912, y que desde el 21 de marzo del presente año que fue a Mollendo, no ha abandonado su fondeadero sino el 16 de setiembre pasado, en que anduvo 14 millas, 3, consumiendo 6 toneladas de carbón y pudiendo calcularse una velocidad de 16 millas por hora con la comisión a bordo.

En los disparos hechos por la artillería, en series, se notó la falta absoluta de precisión en los disparos y el más completo desconocimiento de parte del personal inferior de cada cañón, cuya causa, como lo declaró el comandante, obedece al licenciamiento y a la disminución efectuada por tal causa en el equipaje del buque.

ANEXO

La falta de pintura y la acción corrosiva de las aguas en el casco del buque, han determinado picaduras en las planchas próximas a la línea de flotación; la falta de defensas de linolium de caucho en las cubiertas próximas al departamento de torpedos, están determinando una rápida oxidación de ellas.

Los palos reales, en la parte del calcés, en una extensión de 4 pies, se encuentran quemados, debido, probablemente, a enfermedad de la madera que sin duda fue colocada muy fresca.

Los servicios de este buque no están todos reglamentados y su costo, declarado por el contador y el comandante del buque, en Lp. 49.0.00 diarias, establece una diferencia de Lp. 5,0.00 al día, entre esta cantidad y la que acusa la planilla de la Intendencia de Marina, que solo da Lp. 44.0.30 por día.

A la tripulación se le adeudan los meses de julio y agosto, lo que determinó la negativa de estos servidores a recibir el pago del mes de setiembre, saltando sobre los anteriores, acto de indisciplina, aunque justificado, del que tuvo conocimiento e intervino oportunamente su señoría el Ministro del ramo.

Las obras indispensables en este barco son las siguientes:

Cambiar algunos tubos a 4 calderas.

Renovar totalmente los tubos en los condensadores.

Renovar los anillos de las máquinas principales.

Renovar frentes y ceniceros a 4 calderos.

Proveer de parrillas a todas las calderas.

Renovar los palos reales.

Linolium para las cubiertas de fierro.

Limpiar los fondos del buque en el dique.

Recorrer totalmente las instalaciones eléctricas para evitar las acciones galvánicas destructoras de los metales, producidas por las vías conductoras de electricidad para motores, ventiladores y luces y la otra que queda en el casco mismo.

Proveerlo de los artículos de uso y consumo necesario para contramaestres y condestables y mangueras para el servicio de cubiertas a precaución de posible incendio a bordo.

El costo total de estas reparaciones puede calcularse, si se practican inmediatamente, alrededor de Lp. 12,000.0.00; pudiendo efectuarse todas en el Callao y con el personal del mismo buque, con lo quedará esta nave en perfectas condiciones de servicio.

Su plana mayor la forman:

Un jefe, seis oficiales, ocho guardias marinas, un cirujano, un capellán, un contador, siete ingenieros, sobre cuya competencia, espíritu militar y condiciones de preparación técnica cumple la Comisión el deber de declarar que las ha podido comprobar durante la visita practicada y el viaje de prueba efectuado.

Lima, 16 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

CRUCERO CORONEL BOLOGNESI

Características de esta unidad á su llegada al Callao en 1908

Tipo	Scout
Tonelaje	3,500 toneladas
Cañones	18
Tubos lanza torpedos	2
Calderas	10
Velocidad	24 nudos
Tripulación	320 hombres
Caballos por hora	13,250

Consumo de carbón	7 ton. 8.18 (por hora)
Consumo de carbón	187 ton. 5.84 (en 24 horas).
Situación actual	
Tipo	Scout (con 7 años á flote)
Tonelaje	3,500
Cañones	18
Tubos lanza torpedos	2
Calderas	8 á medio uso, con los tubos sin garantía por haber pasado su tiempo. 2 inservibles. (La 5 de la 2ª sección de estriborsin tubos, y la 9 de la tercera sección de la misma banda sin el tubo de vapor que se manda en el *Iquitos* á Europa para que sirva de modelo y adquirir uno nuevo).
Velocidad	(por hora) 20 á 21 nudos
Tripulación	211 hombres
Caballos por hora	6,350 (para 20 nudos)
Consumo de carbón	No pudo evidenciarse por no haber podido efectuar el viaje de prueba.

La máquina de este crucero se encuentra en situación grave, porque no tiene para reponer la tubería inutilizada de sus calderas, que representa 14,520 tubos; sino la cantidad de 1,972 únicos que se le han suministrado hasta la fecha.

Sin garantía en sus calderas actualmente, con muchos tubos de menos y con dos calderas paralizadas hasta que vengan de Europa los tubos de vapor mandados hacer de nuevo, este buque podría efectuar viajes pequeños, con evidente riesgo de no poder volver por propia impulsión, si se alejara mucho.

La potencialidad mecánica de esta nave se encuentra en las mismas condiciones que la del *Grau*, es decir con una disminución de 6,900 caballos, que representan un valor de Lp. 82,800.0.00 y que proviene del trabajo forzado, mala calidad del carbón o descuido en la conservación de calderas, motores, condensadores y cilindros.

Su artillería ha sufrido en los montajes cierto desgaste y los órganos de trasmisión tienen movimientos que hace perder la exacta dirección de la puntería. Se impone la refundición de las coronas de bronce, sobre todo en las piezas de 152 mm. Faltan igualmente las alzas telescópicas y un telémetro, que se han enviado a Europa para su compostura.

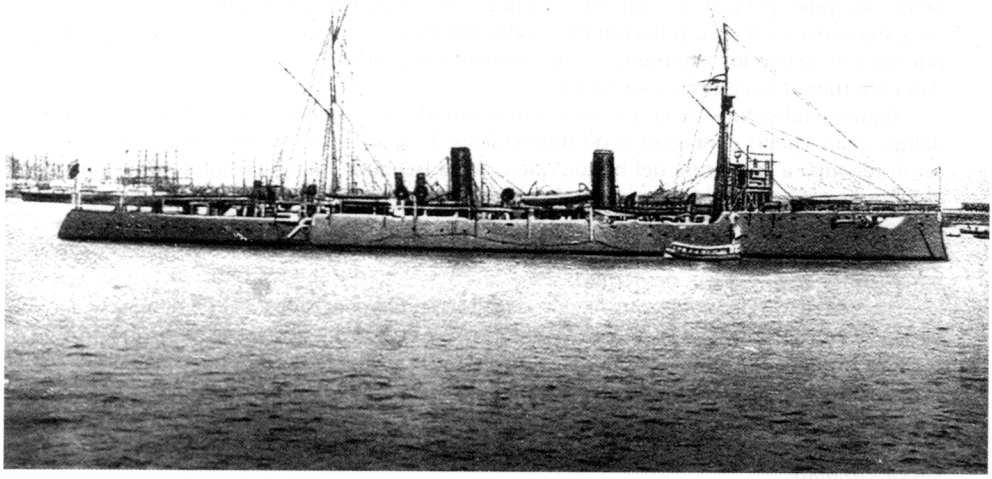
El estado de las ánimas de los cañones de este crucero y el *Grau*, no ha sufrido en razón de que sólo se ha hecho un corto número de disparos, con cargo a tiros efectivos calculados. (anexo reservado).

Los disparos hechos con los cañones de 152 mm. hasta el presente han sido muy pocos, siendo 15 con carga de combate. En los de mediano calibre se ha hecho 60 tiros; 25 de combate; y en los de 37 un promedio de 70 tiros, entre tiros con bala y carga simple. La artillería de estas unidades puede considerarse, en consecuencia, en perfectas condiciones.

Los cañones de grueso calibre de este buque, no se desarman de sus montajes, desde el 9 de julio de 1912; los de mediano calibre desde el 9 de enero de 1913, y los de pequeño calibre se desarman cada tres meses.

En este buque para la limpieza de la artillería se emplea también el mismo sistema que en el *Grau*, utilizándose periódicos, prendas inservibles de ropa y "Brasso" o pomada cuando se efectúan colectas para adquirirla, entre los oficiales y marineros de dotación de las piezas.

En este barco no se efectúan trabajos: su lancha a vapor está en condiciones de servir y su taller de mecánica sólo atiende a sus propios servicios, con escasez de los utensilios y herramientas necesarias, habiéndose atendido su pedido de artículos na-



Crucero *Coronel Bolognesi*.
(Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

vales, conjuntamente con el *Grau*, el 5 de febrero de este año, sin que hasta la fecha se les haya suministrado ninguno de los artículos pedidos a la Intendencia de Marina, con posterioridad á esa fecha.

Tampoco este buque tiene reglamentación uniforme, ni está atendido como debiera: sus pilas para el lanzamiento nocturno de torpedos, averiadas, sin elementos para sus servicios y su tripulación en cuadro por el licenciamiento; lo que impide que puedan efectuarse los zafarranchos de combate e incendio, en caso en que desgraciadamente fueran necesarias esas faenas.

Algunos individuos de la tripulación que han ido a medicinarse al hospital de Guadalupe, han vuelto contagiados de tuberculosis, lo que ha obligado a darles de baja; esto preocupa a la jefatura del buque que ordena frecuentemente desinfecciones en el castillo de proa destinado al rancho de marineros.

Las municiones de este buque se encuentran también depositadas en la isla, habiendo a bordo solamente balas perforantes de 152 mm. Para ejercicio, granadas ordinarias de 76 mm. y balas de 37 mm.

El costo diario de este buque, según declaración del contador y del comandante, es de Lp.42.2.21, al día, siendo, según la Intendencia de Marina de Lp. 40.8.74.

A la tripulación de este buque se le adeudan sus haberes desde el mes de junio.

La velocidad máxima obtenida por esta nave con el Presidente Billinghurst a bordo, el 22 de marzo de 1913, en viaje a Ancón; fue de 22.3 millas, no habiéndose hecho a la mar desde el 21 de diciembre de 1914, que fue a Ilo regresando en convoy con el vapor *Orcoma*.

Últimamente ha empleado para tapar sus picaduras, bajo la línea de flotación, la sustancia Smothon, cuyo resultado se observará en la próxima carena que haga en el dique.

También efectuó la obra de cambio de su palo mayor con uno que se adquirió y extrajo del pontón *Coquimbo*.

Sus obras más urgentes son las siguientes:

Cambiar los tubos de las calderas y condensadores.

Cambiar frentes de calderas y ceniceros.

500 parrillas.

Linolium para las cubiertas de fierro.

Entrar al dique para limpiar los fondos.

Atender sus pedidos de artículos de uso y consumo formulados hace 8 meses, ascendiendo el costo de todas estas obras a cerca de Lp. 12.000.0.00, calculando que el valor de cada tubo fluctúa entre 8 y 10 chelines; pudiendo efectuarse todas las obras en el Callao, y quedando después el buque en su maquinaria en el mismo estado satisfactorio de su artillería.

Su plana mayor consta de: 2 jefes, 7 oficiales, 8 guardia marinas, un cirujano, un contador, 7 ingenieros y un telegrafista, competentes, y conocedores de su profesión.

Lima, 20 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

CRUCERO LIMA

Características de esta unidad á su llegada de Europa en 1890

Tipo	Cañonera
Tonelaje	1800 toneladas
Cañones	6
Calderas	4
Velocidad	14 nudos

Tripulación	280 hombres
Consumo de carbón	2 ton. por hora
Consumo de carbón	48 ton. en 24 horas

Situación actual	
Tipo	Crucero
Tonelaje	1800
Cañones	12
Ametralladoras	2
Calderas	4 (3 reparándose)
Velocidad	10 millas por hora
Tripulación	130 hombres
Consumo de carbón	0.9 ton. por hora
Consumo de carbón	22 ton. en 24 horas.

Los muchos años de construcción de este buque y los largos servicios que tiene prestados, no han deteriorado su casco ni su máquina, la que después del entubamiento que se está haciendo en sus tres calderas, sirviéndose de los tubos del transporte *Iquitos*, quedará en condiciones de navegar 10 millas, gastando 22 toneladas de carbón por día y pudiendo prestar servicios por 5 años más posiblemente.

Su artillería que consta de 4 cañones de 101 mm., 8 de 47 y 2 ametralladoras, se encuentra en sus piezas y montajes en condiciones aprovechables, a pesar de ser anticuado el sistema y tener cerca de 20 años de existencia.

Los cañones de 24 pulgadas se calcula que han hecho sólo 95 disparos y los de 47 mm. 94, habiendo sido todos estos tiros de combate.

Las pilas eléctricas de la artillería, todas están maltratadas, habiéndose hecho un pedido a Europa en el transporte *Iquitos*, de 12 baterías para los 12 cañones y un telémetro del que carece el buque.

La salubridad en este buque deja que desear: existe en su casco cierta cantidad de ratas, haciéndose indispensable una desinfección total en Paita u otra playa arenosa, previo desembarque de la tripulación.

Toda la dotación de municiones para las piezas de este buque está depositada en la isla, existiendo a bordo sólo 152 balas con la carga que les corresponde.

Sus pañoles y Santa Bárbara están refaccionándose y la dotación de armas de mano se compone del número necesario de fusiles "Mauser", provistos de sus municiones respectivas.

Los anexos reservados contienen datos muy importantes acerca de esta nave en orden a sus servicios.

La velocidad máxima que ha obtenido este barco fue de 11.9 millas en el último viaje que efectuó el 12 de mayo de 1914.

Esta unidad tenía establecida a bordo una compañía de desembarco autónoma muy bien preparada, que fue unida al batallón naval por orden del Estado Mayor de Marina, el que desde julio no practica ejercicios de desembarque ni evoluciones.

Sería necesario dotar a esta unidad de proyectiles para fusil, de calidad superior a los que se ha visto obligado a desprenderse, a precaución del riesgo que podrían ofrecer a su tripulación por su fecha de fabricación.

En este buque también hay una pequeña diferencia en su gasto diario, consistente en una libra doscientos veintiseis milésimos, entre la cifra dada por la Intendencia de Marina que es de Lp. 21.1.82 y la suma indicada por el comandante y el contador que es de Lp. 22.8.56.

La oficialidad de este buque se encuentra con el día y a la tripulación se le adeuda todo el mes de julio y la primera quincena de agosto, existiendo hoy a bordo para el pago de ajustamiento, Lp. 121.5.76.

Las obras más urgentes en este buque son:
Terminar el cambio de tubos de las calderas.
Terminar la obra de ascensores para las municiones
de la artilleríade pequeño calibre.
Instalar convenientemente las municiones en los pañoles.
Proceder a la pintura exterior e interior del buque.
Entrar al dique para limpiar sus fondos.

No se enumeran otras reparaciones ligeras, por que el comandante declara que tiene como conseguir artículos por valor de Lp. 100.0.00 sin gravamen para la Nación, destinados a efectuar las obras más urgentes de carpintería y herrería.

El corto número de servidores del estado en este buque y el estado de obra en su maquinaria, nos impidió hacer pruebas de su andar y artillería, para conocer el grado de instrucción y aptitudes de su tripulación.

Su plana mayor la forman: 2 jefes, 7 oficiales, un cirujano y un contador, tan competentes como los de las dotaciones de las demás unidades de la Escuadra.

Lima, 23 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

CAZATORPEDERO RODRÍGUEZ

Características actuales de esta unidad

Tipo	Destroyer (Cazatorpedero)
Tonelaje	800 toneladas.
Cañones	6 (de 65 m/m)
Tubos lanza-torpedos	2
Calderas	4
Velocidad	21 nudos (Comprobados).
Tripulación	50 hombres.
Consumo de carbón	45.95 (Para andar normal de 15 millas en 24 horas)

Hemos podido comprobar en el viaje de prueba realizado, que las cuatro calderas de este buque sistema "Du Temple" se encuentran en buenas condiciones, a pesar de los siete años de construido que tiene y de no haber sido garantizadas sus calderas sino por el término de 4 años.

Según su historial de máquinas, las pruebas reglamentarias de las calderas se hicieron en abril y agosto, a una presión de 24 atmósferas.

Sus condensadores se encuentran con sus tubos en perfectas condiciones y el andar que hemos comprobado, es de 21 millas. Aun suponiendo que éste se haya conseguido a tiro forzado, por el fuerte consumo de carbón que se hizo (7 toneladas), satisface y revela la buena condición, estado de conservación del barco y los conocimientos técnicos de cubierta y máquina de su personal.

La reducción exagerada en el personal de este buque, ha hecho que cada pieza sólo esté servida por dos hombres, no siendo bastante, por lo tanto, la tripulación, para cubrir todos los puestos de combate.

En ésta, como en las demás naves de la escuadra, se notan oxidaciones en los cañones y falta manifiesta de artículos navales necesarios para su cuidado.

Como no se tiene datos respecto al número de tiros hechos por estos cañones en el polígono, antes de su montaje a bordo, el jefe estima que se podrán efectuar unos 800 tiros con ellos.

Este buque perdió un torpedo Schneider tipo B con recalentador, en un lanzamiento hecho últimamente en Ancón. Las causas que determinaron la pérdida de

este torpedo, cuyo valor puede estimarse en Lp. 700.0.00, han sido la falta de regulación y seguramente el reducido personal con que cuenta este buque, pues en la actualidad sólo tiene un condestable torpedista y un torpedista de primera para los servicios de sus tubos lanza-torpedos.

Llama la atención que esta unidad no haya adquirido nuevas pilas y lámparas para el lanzamiento nocturno de torpedos. En el historial de esta arma, que contiene las planillas de lanzamiento y curvas correspondientes, se inserta con fecha 28 de agosto una nota relativamente a la pérdida del torpedo N° 10 B, relación que establece completa irresponsabilidad para el personal del *Rodríguez*.

Sólo tiene este buque a bordo tiros para las piezas de 65 m/m, con granada perforante y otros con granada ordinaria; todo el resto de sus municiones se encuentra en los depósitos de la Isla.

Tiene para su servicio fusiles Mauser modelo argentino y pistolas modelo francés.

En cuanto á sus instrumentos de navegación merece referirse el caso anómalo de faltarle repuestos a las correderas existentes á bordo.

El andar de este buque obtenido en su prueba de recepción, dio 28 millas por hora, pero en el viaje de prueba efectuado el 29 de setiembre, con la Comisión a bordo, sólo se obtuvo un desarrollo de 21 millas a tiro forzado.

El casco tiene ligeras picaduras exteriormente, sobre todo en la línea de flotación, encontrándose las válvulas de inundación y todos los aparatos de achique en buen estado.

Este buque gasta en racionamiento y sueldos Lp. 13.8.00, según la declaración del oficial encargado de la contaduría y del jefe del expresado; pero indica la tablilla de la Intendencia de Guerra que gasta Lp. 12.1.51.

La obra más urgente que necesita realizar esta unidad de la escuadra, es entrar al dique para efectuar su carena, lo que no puede llevarse a cabo si no se le suministra los artículos navales pedidos.

Su plana mayor la forman: un Jefe, 3 oficiales, 2 ingenieros, 2 practicantes, con el mismo grado de preparación y conocimientos que revela el personal de los demás buques.

Lima, 30 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

ESTACIÓN DE SUMERGIBLES

A bordo del pontón ex-*Constitución*, existe la denominada estación de sumergibles, cuya dotación consta de un comandante capitán de corbeta, un teniente primero, un tercer ingeniero, como plana mayor; y un contramaestre, un maestre de víveres, dos mecánicos, un carpintero, un engrasador, dos timoneles, dos cocineros, un mayordomo, cuatro marineros, dos carboneros y seis grumetes como tripulación.

Además de los depósitos de torpedos, tipo Schneider B., correspondientes a los sumergibles y de los giróscopos, cabezas de ejercicio, &, tiene esta dependencia naval dos cañones Vickers de 47 m/m y el número de fusiles Mauser y sables-bayonetas necesario para su servicio militar.

Conserva en sus bodegas los reductos de fierro para armas en guerra a los vapores de la Compañía Nacional y la cantidad de 2,113 toneladas de carbón americano marca Pocahonta Steam Coal, para el consumo de la armada.

El importe diario de esta estación, es de Lp. 6.1.35, por racionamientos y haberes, debiendo agregarse a esta suma Lp. 0.7.00, que es el promedio diario de las partidas

mensuales de gastos de conservación y combustible líquido.

El estado de la máquina, casco, arboladura y compartimentos, justifica el apontonamiento de esta nave, que aunque con menor tiempo de servicio que otras, por causas que ignoramos, ha llegado en corto tiempo a destruirse casi totalmente.

La dotación de este pontón consume 100 kilos diarios de carbón; y su alumbrado, muy defectuoso, se hace con petróleo.

El carbón que almacena, es considerado por el jefe de la estación como de buena calidad, y aunque muy menudo es bituminoso, mojándolo quema perfectamente, habiendo demostrado sus buenas condiciones caloríficas, no sólo en la combustión que diariamente se hace para el servicio de los buques en puerto, sino en los viajes de prueba últimamente realizados.

Las necesidades actuales de esta estación, que pueden ser reveladas, son: un nuevo grupo electrógeno, compuesto de un motor Diesel y un dinamo a corriente continua para la carga de acumuladores de los sumergibles; una compresora para la carga de torpedos y mesas para regulación de torpedos, reguladores de inmersión y jiróscopos.

Se hace necesario recoger todos los torpedos de los buques, para regular uniformemente este armamento y evitar la responsabilidad que pueda derivarse a los comandantes de las naves, cuando corresponda a los fabricantes, por la pérdida de torpedos causada por regulaciones imperfectas hechas en las fábricas.

Las regulaciones de nuestros torpedos, sobre todo los Schneider y Whitehead, cuyo valor es de Lp. 700,0.00 para los primeros y de Lp. 550.0.00 para los segundos, se hace indispensable, para evitar su pérdida por regulación defectuosa, como ha ocurrido en los ejercicios recientemente practicados por los sumergibles y destroyer.

Son muy dignas de tomarse en cuenta las indicaciones que contiene el cuestionario absuelto por el comandante de esta estación, que revelan no sólo el perfecto conocimiento que tiene de todo lo relacionado con los sumergibles, sino también su patriótico propósito de introducir provechosas reformas que acreditarán en el extranjero la competencia y condiciones sobresalientes de nuestro personal de marina. El valor militar que pueden tener en el futuro las reformas que trata de implantar el comandante Gálvez en nuestros sumergibles, nos imponen el deber de reservar las informaciones que al respecto nos ha dado y que forman parte también del archivo secreto entregado a la Presidencia.

La situación especial del tesoro nacional, que no permite desembolsos, y que impone sensibles y dañosas economías, ha determinado a la comandancia de la estación de sumergibles a disponer que los motores de propulsión a petróleo de los sumergibles, efectúen la carga de sus acumuladores semanalmente, lo que como se comprende, les ocasiona considerable desgaste por el trabajo que realizan en condiciones anormales. Es urgente, igualmente, activar, hasta donde se pueda, la remisión de las nuevas baterías de acumuladores para nuestros sumergibles, porque hay que tener en cuenta que se aproxima al término de la garantía, pues, recibieron su primera carga, las del *Ferré* en enero de 1911 y las del *Palacios* en abril del mismo año; sin perjuicio de lo que decimos, hacemos notar que en las pruebas de inmersión practicadas se nos ha demostrado que las baterías conservan todavía una fuerte capacidad eléctrica.

Los planos para la instalación en tierra de la estación de sumergibles y los presupuestos respectivos, fueron remitidos de Francia al Supremo Gobierno por la comisión naval, juntamente con estas nuevas unidades y en ello se indica y recomienda la provisión permanente de corriente eléctrica, aire comprimido, petróleo, agua, etc. Las dificultades económicas a que antes nos referimos, han impedido la instalación en tierra de esta estación, contribuyendo a que esto no se haya realizado, la circunstancia de no ser adecuado para el objeto, el terreno cedido por el Ministerio de Hacienda, porque la fuerte reventazón de la mar en este sitio expondría a los sumergibles a posibles accidentes.

ANEXO

El personal de jefes y oficiales destinado al servicio de los sumergibles, considera muy razonablemente que el lugar en que debe implantarse la estación debe ser de fácil acceso y con mar tranquila y cree que el más adecuado para el objeto estaría en las alrededores del muelle "Gallinar", en los terrenos de playa pertenecientes a la Peruvian Corporation. Insinuamos la conveniencia de permutar los terrenos entre el Callao y La Punta, destinados a estación, con los que posee la indicada compañía, o su adquisición directa por el Gobierno, en el caso de no poderse efectuar ninguna otra operación.

Lima, 27 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

ESCUADRILLA DE SUMERGIBLES

El costo diario de cada una de estas unidades es de Lp. 9,8,30 incluyendo haberes, racionamientos, gastos de conservación y diversos. Esta suma representa para el sostenimiento mensual la cantidad de Lp. 294.9.00; dando al año Lp. 3,538.8.00, para cada nave haga un total de Lp. 7,676.0.00 para la Escuadrilla contra Lp. 6,042.0.00, que fija el presupuesto administrativo cuya diferencia de Lp. 1,634.0.00 se cubre seguramente con los extraordinarios del ramo u otra partida.

Si se acepta la rotación en el servicio de estos sumergibles, se ahorrará el presupuesto anual de uno, o sea la suma de Lp. 3,538.8.00.

La situación de estas unidades es la siguiente:

El *Ferré* demanda reparaciones indicadas por su comandante, siendo la mayoría del cambio de su batería de acumuladores, estimada en Fs. 80,000 y otras de menor importancia, que alcanzarán a Fs. 4 ó 6,000 más. Aun cuando el *Palacios* no está en iguales condiciones, aproximándose su límite de garantía en sus motores a petróleo de propulsión, es conveniente encargar los repuestos con oportunidad.

Estas unidades han sufrido pérdidas en sus torpedos: como hemos dicho el *Ferré* perdió uno el 15 de mayo de 1914 y el segundo, el 29 de octubre del mismo año.

El *Palacios* perdió á su vez uno el 12 de noviembre de 1914. La causa de estas pérdidas, que pueden estimarse en la suma de Lp. 2,100.0.00, en concepto de los jefes, es atribuible a una traba del servo-motor en los timones de profundidad en tal forma que presionando los torpedos en la cabeza lo impulsa al fondo.

Hemos fijado el valor de estas pérdidas en Lp. 2,100.0.00 porque el jefe de la estación ha declarado que el valor de cada torpedo de los sumergibles y destroyer *Rodríguez*, es de Lp. 700.0.00 fijado a los tipos Schneider y de Lp. 550 para los Whitehead que son los que corresponden a los cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Puede pues considerarse que la adquisición de los torpedos perdidos, postergable por no ser indispensable en razón de quedar seis torpedos en el *Ferré* y siete en el *Palacios* representa la suma indicada.

Lima, 19 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

SUMERGIBLE FERRÉ

Esta unidad de la escuadra está servida por tres oficiales de guerra, tres oficiales de mar de primera clase, cuatro de segunda, cuatro de tercera, un timonel, cuatro torpedistas, dos marineros y un grumete, haciendo un total de 21 hombres.

Su armamento consiste en 4 tubos lanza-torpedos tipo Smulders, seis torpedos y las armas menores necesarias.

El gasto de combustible, para un andar económico de 8 millas por hora, obtenido con un motor con el que se alcanza un radio de acción de 1,790 millas, es de 48 litros de petróleo por hora.

El gasto diario, incluyendo el de conservación, raciones, haberes y diversos, es de Lp. 9.8.30.

La velocidad que puede desarrollar el buque en superficie es de 13 millas con dos motores y en inmersión, también con dos motores, 8 millas; esta es la velocidad ordinaria que obtienen sumergidos y a flote las unidades de este tipo de construcción francesa.

Esta unidad perdió dos torpedos en ejercicios efectuados en la bahía del Callao. Estas pérdidas se realizaron, la primera el 15 de mayo de 1914, y la segunda el 19 de octubre del mismo año. Se supone fundamentalmente, que se realizó una traba del servo-motor de los timones de profundidad, porque la regulación de ambos torpedos se hizo de conformidad con las planillas de lanzamiento dadas por la casa constructora, después de haberse tomado prolijamente todas las medidas para asegurar su estanqueidad.

El *Ferré* efectúa, con regularidad, cuatro ejercicios de inmersión al mes en la bahía, llevando a cabo un viaje mensual a Ancón, siendo su último viaje el efectuado el 25 de setiembre, del Callao a la isla, en superficie, y de la isla al Callao sumergido.

La organización y disposiciones relativas a esta clase de buques, son las mismas que las que rigen en la Marina Francesa, adoptadas previa la autorización de la superioridad, durante su permanencia en los astilleros franceses y desde su llegada al Callao.

Un deber de justicia nos impone declarar que la competencia y conocimientos del personal que sirve esta nave, han quedado completamente demostrados en el viaje de prueba e inmersiones realizadas con la comisión a su bordo y que las condiciones del *Ferré* son del todo satisfactorias, como lo prueban las inmersiones a 18 brazas de profundidad en 54 segundos y las elevaciones a superficie en 12 segundos.

Aplaudimos a los tripulantes del *Ferré* y les auguramos triunfos en su carrera.

Lima, 29 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

SUMERGIBLE PALACIOS

Esta unidad de la escuadra tiene, como su semejante el *Ferré*, 21 hombres de tripulación, consistentes en 3 oficiales de guerra, 3 oficiales de mar de primera, 4 oficiales de mar de segunda, 4 de tercera, 4 torpedistas, dos marineros y un grumete.

Su armamento consta de 4 tubos lanza-torpedos tipo Smulders, 7 torpedos y los fusiles y pistolas correspondientes.

El consumo de combustible líquido es de 210 gramos de petróleo corriente por caballo-hora, y los lubricantes que consume son de 1 litro 45 por hora, del N° 1, y 1 litro del N° 3, en el mismo tiempo.

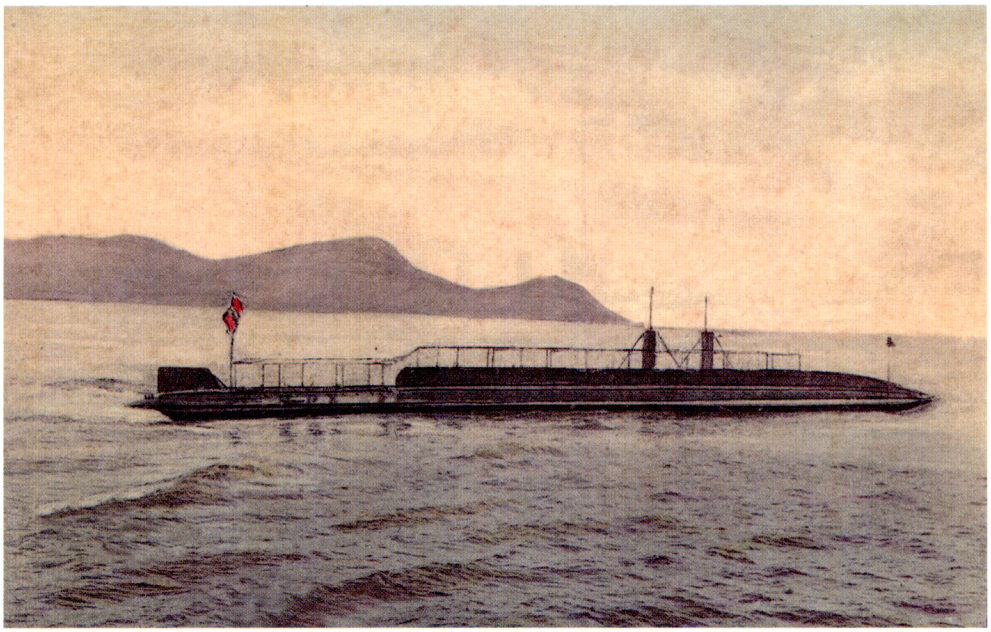
Su velocidad obtenida con dos motores, consumiéndose 48 litros de petróleo por hora y alcanzando un radio de acción de 1,790 millas, es de 8 millas sumergido, y 13 millas en superficie.

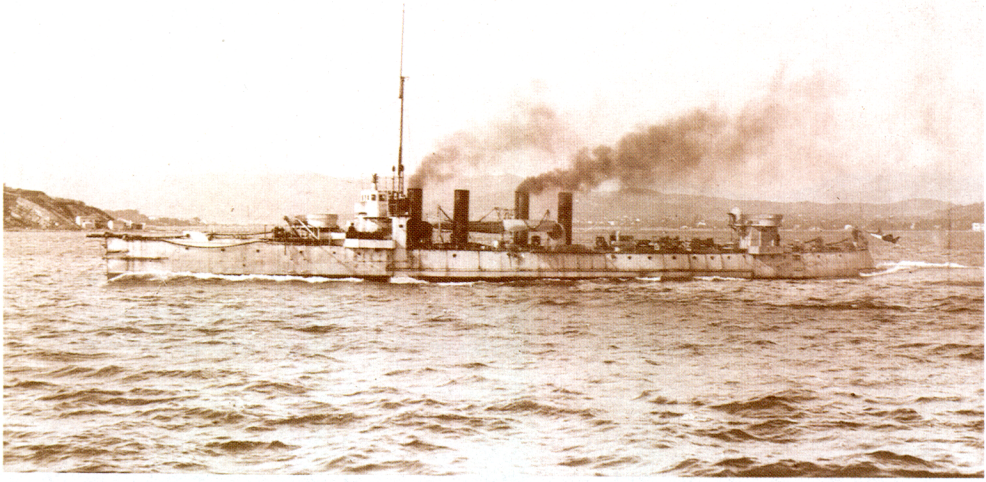
El consumo en puerto sólo es, el de aceite y petróleo necesario para la conservación del material, que puede calcularse en 4 litros de petróleo y 1 de aceite al día.

Los gastos que demanda esta unidad, comprendidos haberes, racionamiento y gastos de conservación, dan la cifra de Lp, 9.8.30 diariamente.

En el presupuesto de esta nave, como en el de su similar el *Ferré*, se nota igualmente una diferencia con la tablilla de la Intendencia de Marina; que sólo les acuerda la

Vista del sumergible *Ferré*, según una postal de la época. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).





El cazatorpedero *Teniente Rodríguez*.
(Reproducida del Archivo del Instituto de
Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

suma de Lp. 6.5.23 al *Ferré* y de Lp. 6.3.28 al *Palacios*, diferencias que deben proceder de la apreciación global de gastos que hacen los jefes de estas unidades, sin efectuar descuentos que, posiblemente, hace la Intendencia.

Las máquinas del *Palacios* se encuentran en buenas condiciones, prestando sus servicios perfectamente los 13 motores eléctricos auxiliares, los 4 principales y los 2 de propulsión á petróleo.

De la dotación de torpedos correspondiente a esta unidad, ha habido que dar de baja a uno, perdido en la bahía del Callao el 12 de Noviembre de 1914. Las causas de esta pérdida no pudieron sernos reveladas por el actual cuerpo de oficiales, por no ser ésta la dotación que tuvo en esa época la dirección de nave.

El último viaje efectuado fue el que se realizó el 25 del presente á la isla de San Lorenzo, conduciendo a la Comisión de ésta H. Cámara.

En sus respectivos libros de bitácora, consignan los sumergibles todos los acaecimientos de sus inmersiones semanales y de su viaje mensual al puerto de Ancón.

La organización y disposiciones en vigencia en este buque, son las mismas adoptadas por su similar el *Ferré* y extractadas de las relativas a la marina francesa.

La inmersión practicada por este buque, con rumbo a la isla, consta en el diagrama correspondiente, con escala de abscisas de un metro, habiéndose efectuado, desde que se abrieron las inundaciones hasta la profundidad de 12 metros, en 46 segundos y desde esta profundidad hasta flotar el periscopio, en 8 y ½ segundos.

Tributamos al personal de esta unidad de la escuadra el mismo merecido homenaje de aplauso que al del *Ferré*, haciendo extensiva esta apreciación al capitán de navío Olivera, que embarcó su insignia en estas unidades, y al jefe de la Estación de Sumergibles, capitán de corbeta Gálvez, que acompañaba a la Comisión en esta prueba respectivamente, para demostrarnos sus buenas condiciones y la capacidad de sus dotaciones.

Lima 29 de Setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

TRANSPORTE CHALACO

Bajo la denominación del expresado, se encuentra a flote una unidad de corto tonelaje, con 45 hombres de dotación, siendo su plana mayor de un jefe, tres oficiales, dos guardias marinas y cuatro ingenieros.

Su artillería consta de 2 cañones Vickers de 47 m/m, 3 ametralladoras Maxims, Nordenfeld de 11 m/m. y 25 fusiles Mauser argentino.

Es de notar el visible estado de descuido en que se encuentran los cañones, producido, por declaración del oficial de cargo y el jefe de la nave, a causa del abandono en que han estado durante cuatro años en el arsenal de tierra; en donde fueron depositados al recibirse de la casa constructora y de donde se han extraído para montarlos a bordo, sin haber hecho más disparos que los de prueba en el polígono de tiro de la casa Vickers.

Las pilas para la iluminación de las alzas en la noche, se encuentran inservibles, habiéndose encargado las nuevas á Europa.

La dotación de municiones para los cañones de esta nave, exceptuando una pequeña cantidad existente a bordo, se halla depositada, junto con la de su calibre en los depósitos de la isla; y los cartuchos de las ametralladoras y los tiros para fusiles, se encuentran en los arsenales respectivos, existiendo a bordo sólo la dotación estimada como necesaria por el jefe del buque.

El personal subalterno de este buque está formado todo por voluntarios que han cumplido su conscripción, lo que da cohesión especial al equipaje de esta nave, circuns-

tancia que, agregada a la especial organización de sus servicios, lo hace distinguirse de las demás unidades.

Su personal de máquinas, lo compone ingenieros nacionales diplomados y expertos, procedentes de los vapores de la Compañía Nacional.

La máquina de este buque ha recibido una importante reparación: se ha efectuado el montaje general, reemplazando los 8 grandes pernos que la aseguraban al casco; se ha llevado á cabo también la nivelación del eje principal y la de los cilindros con el eje.

Este buque tiene dos calderas: una cilíndrica de llama de retorno con 168 tubos, los que en la última prueba efectuada el día de ayer a 80 libras de presión, dieron resultado satisfactorio. La otra caldera auxiliar cilíndrica se llama directa, se encuentra en malas condiciones, constituyendo peligro para el buque, por la circunstancia de estar quemados los baos.

Como para el andar normal de este buque, de 7 millas, y con un consumo de 4 toneladas por día, basta una caldera, se está efectuando la extracción de la auxiliar. Las importantes reparaciones de la máquina de esta nave, se están efectuando con su personal técnico, secundado por el de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

El costo de esta unidad incluyendo haberes y racionamientos, es de Lp. 9.6.00 al día. El consumo de combustible sólido para el rancho de la tripulación, es de 4 quintales diarios y el alumbrado en puerto, se efectúa por la combustión de petróleo.

Su último viaje lo efectuó el 7 de agosto de 1914.

La salubridad del buque es satisfactoria: no existen ni a bordo ni en el hospital de tierra, enfermos correspondientes á su tripulación.

Los servicios, organización interior, instrucción civil y licencias al equipaje, están dispuestos por orden de la Comandancia, respondiendo a su propio criterio, que cumplimos un deber, declarando se ajusta perfectamente al concepto moderno de autoridad y disciplina.

Los pagos en esta unidad, como en todas las demás, establecen una sensible desigualdad: la plana mayor con el día y la tripulación atrasada desde el mes de julio.

Las obras más urgentes que necesita realizar este buque, terminada la reparación de su maquinaria, son las siguientes: entrar al dique para recorrer las vías de agua que hace y cambiar algunas planchas de bronce y cobre; entre los instrumentos indispensables que hoy le faltan, enumeramos un cronómetro de repuesto, un anteojo y un horizonte artificial.

Lima, 30 de setiembre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

TRANSPORTE IQUITOS

Esta unidad de la Escuadra, cuyas características son las siguientes:

Tipo	Yath
Calderas	2 tipo Escocés (cilíndricas comunes)
Tonelaje	3463 toneladas de registro
Carga	2083 toneladas (lleva guano)
Velocidad	10 millas normales
Cañones	Ninguno
Tripulación	60 hombres
Consumo de carbón	1.07 t. por hora
Consumo de carbón	42 toneladas en 24 horas

Ha sido arrendado a una firma comercial para dedicarlo al servicio de carga entre nuestros puertos y Europa. La circunstancia de encontrarse cargando guano en puertos

del litoral, nos ha impedido comprender a este buque en la visita que hemos efectuado a la escuadra, estacionada en el Callao.

Privadamente hemos conseguido informaciones respecto a su verdadera condición, las que exponemos en las características apuntadas anteriormente y en los anexos reservados.

No existiendo el contrato en las oficinas de la Intendencia de Marina, no hemos podido estudiarlo, lo que nos impide referirnos a él; aunque consideramos fundado creer que en él se estipule la obligación de los arrendatarios de responder por todos los enseres entregados en forma inventariada y garantizar la devolución del barco en las perfectas condiciones de navegabilidad en que fue cedido.

Lima, 1° de octubre de 1915

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

INTENDENCIA DE MARINA

La necesidad de que el embarque y desembarque de vestuarios, víveres, artículos de consumo y forraje que se reciben o remiten a determinadas regiones de la República para el servicio del ejército destacado, o de los buques de estación, fueran hechos en forma regular por servidores del Estado, con prescindencia del personal civil que antes hacía estos servicios; determinó al Gobierno a crear la Intendencia de Marina, constituida por el siguiente personal: un capitán de navío intendente de marina, un contador, un pagador, un guarda-almacén descargador, un amanuense secretario, un amanuense auxiliar y dos peones marineros de confianza. Este personal demanda al Estado, como ajustamiento, la suma de Lp. 93.4.00 al mes.

Funciona en un inadecuado departamento del local destinado a la Capitanía del Puerto, inadecuado, no sólo por su estrechez e incomodidad para las seis personas que en él trabajan, sino también por su alejamiento de los lugares de más movimiento del puerto.

Cuenta como depósito con un almacén en el fondo del cuartel del Arsenal, que, aparte de su humedad y falta de condiciones por la enorme distancia que hay que recorrer para llegar a él; su acceso sólo puede realizarse a las horas en que las puertas del Arsenal, en las que monta guardia la artillería de costa, se franquean a los elementos extraños al regimiento allí acantonado. Dándose el caso de haber tenido que depositarse, en local extraño a la Intendencia de Marina, la carga que no pudo ser transportada oportunamente a bordo, y no pudiendo realizarse faena nocturna de extracción de artículos del almacén depósito, por imponer la disciplina militar la clausura de las puertas del alojamiento del cuerpo de artillería a las 7 de la noche.

Corresponde, como función propia a este instituto, el suministro de vestuario para la armada y sus dependencias, verificando las entregas conforme a los pedidos y órdenes que se le imparten por la superioridad, cuyas constancias detalladas existen en los libros de internaciones y salidas, debidamente comprobadas por los documentos originales respectivos.

Tiene también a su cargo el suministro de artículos para uniformes de jefes y oficiales, para los que se sigue un expediente especial cuya primera pieza es el pedido del jefe u oficial, hasta la entrega verificada por el jefe de almacenes, ocurriendo, para la adquisición de los artículos necesarios y no existentes en los almacenes, a las casas comerciales de la plaza o a los establecimientos consignatarios de artículos de este género.

No tiene la Intendencia casa especialmente contratada para la confección de uniformes y, diferenciándose de la Intendencia de Guerra, no tiene personal de artesanos para esas obras; las que se encomiendan indistintamente a las sastrerías del puerto o de la capital.

Para los uniformes del equipaje se solicitan propuestas y se otorga el contrato por licitación. Ha ocurrido el caso de presentarse como proponente para la confección de uniformes y prendas para el equipaje, la propia Intendencia de Guerra, sin que esto haya establecido diferencia apreciable con los precios de los proponentes comerciantes, a pesar del justo lucro de éstos y de la ninguna utilidad que ha debido percibir la intendencia militar.

Además de las funciones anteriormente indicadas la Intendencia interviene en las revistas, liquidación de ajustamientos, revisión de las cuentas por artículos navales, racionamiento en general, cuentas de los oficiales de detall de los buques y dependencias de la escuadra, las que eleva, para su examen y revisión, al Tribunal Mayor de Cuentas de la República; es decir, efectúa total y absolutamente el control de toda la contabilidad de la escuadra, institutos y dependencias navales, con sujeción a los presupuestos administrativos correspondientes.

Celebra, en representación del Ministro del Ramo, los contratos para raciones, combustibles, artículos navales, agua, uniformes, etc., etc., con sujeción a la ley que establece los actos preliminares de la buena pro, la que se otorga, en vista de las propuestas remitidas en pliego cerrado, abiertas en presencia de la junta superior económica de la escuadra, que la componen el Jefe del Estado Mayor de Marina, dos comandantes más antiguos de los buques, el Intendente de Marina, el juez de primera instancia y el escribano de marina. Suele ocurrir que no se presenten postores a la licitación, y en estos casos la Intendencia solicita la valoración de los pedidos que hacen los buques de la escuadra, a las casas comerciales de la plaza y los adquiere de la que los ofrece en condiciones más ventajosas.

En la actualidad existen los siguientes contratos: Contrato de carbón celebrado directamente por el Ministerio con la casa Ross & C°, por 3,500 toneladas marca Pocahonta Steam Coal, refrendado por la Intendencia por resolución ministerial de 8 de julio del presente año, que fija la suma de Lp. 3,4,00 por tonelada y establece el pago de Lp. 11,900.0.00 en letras que aceptará la Compañía de Recaudación Nacional. (Cláusula 4ª del contrato).

Contrato celebrado con don Luis Roos & Co, para el suministro de las raciones de armada, a razón de Lp. 0.0.46, que durará dos años, se pagará por quincenas vencidas y cuya ejecución se garantiza con un depósito de Lp. 1,000.0.00 nominales en bonos de la deuda interna. (Cláusula 6ª del contrato).

Contrato de agua celebrado con la casa Rocca & Miller, a razón de Lp. 0.0.30 por tonelada puesta a bordo.

No se han celebrado los contratos para el suministro de artículos navales de condestables y máquina por no haberse presentado ningún postor, a pesar de los reiterados avisos insertados en los periódicos. El último contrato de esta especie, fue celebrado con la casa Roos & Co., la que después de atender el pedido trimestral del crucero *Bolognesi*, el 22 de febrero del presente año, por Lp. 1.867.8.98, no ha aceptado, ni aún para valorar, los pedidos que posteriormente se le han remitido.

Las dificultades para conseguir en plaza artículos navales y de máquinas, como consecuencia de las enormes cantidades que se consumen en Europa con motivo de la guerra actual, colocan al Gobierno en situación verdaderamente delicada. Los buques no reciben los elementos necesarios para la conservación y cuidado de su artillería, máquina, casco y demás servicios, desde el 5 de febrero de este año, en que se le suministraron los artículos necesarios para el trimestre que venció el 5 de mayo del presente ejercicio.

Los contratos para vestuario, últimamente celebrados han sido con el señor Maximiliano Lecaros, persona circunspecta y honorable que cumple estrictamente sus contratos; siendo el último que celebró el de junio de 1914 para la provisión de los uniformes de invierno, cobrando Lp. 2.2.44 por las siguientes piezas: chompa de franela, pantalón de franela, gorra de franela, una cinta de seda para la gorra, una corbata de satén, un sobrecuello, una camiseta de algodón, un calzoncillo de tocuyo, un par de

calcetines, un par de guantes y una raviza. Posteriormente, se celebró un contrato con la Intendencia de Guerra para el invierno del año siguiente, por las mismas piezas más un par de borceguíes, por la suma Lp. 2.6.18.

Por los uniformes de verano, que en número de 2,000 se han confeccionado con fecha 22 de febrero de 1915, se ha abonado la suma de Lp. 0.6.10 por las siguientes prendas: chompa, pantalón y gorra de loneta, corbata de satén, sobrecuello azul de loneta, camiseta de algodón, calzoncillo de tocuyo, guantes, calcetines y ravizas de algodón.

Los pagos que efectúa este instituto son los siguientes:

Plana mayor y tripulación del crucero *Almirante Grau*
Plana mayor y tripulación del crucero *Coronel Bolognesi*
Plana mayor y tripulación del crucero *Lima*
Plana mayor y tripulación del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*
Plana mayor y tripulación del transporte *Chalaco*
Plana mayor y tripulación de la Estación y unidades
Sumergibles *Ferré* y *Palacios*
Sobrevivientes del *Huáscar*
Contralmirantes de la escuadra que figuran en lista especial
de pensionistas de marina, única que atiende este instituto.
Personal del Estado Mayor de Marina
Personal de la Intendencia de Marina
Cuerpo de profesores y demás servicios de la Escuela Naval
Capitanía del Puerto del Callao
Capitanías de los puertos mayores de la República,
únicas servidas por jefes de Marina, no siendo atendidas
por la Intendencia las de los puertos menores y caletas,
que están a cargo de inspectores del Resguardo.
Servicio de faros del litoral
Comisión hidrográfica

Los pagos en todas estas dependencias del ramo, han tenido que sufrir el retraso obligado, por las causas enumeradas ya tantas veces; siendo el mayor el relativo al personal del transporte *Iquitos*, considerado como excedente por la empresa que contrató este buque con el Gobierno para dedicarlo a la conducción de carga a Europa.

Ley especial autoriza la revista de presencia en el crucero *Almirante Grau* de los jefes, oficiales de guerra, oficiales de mar, equipaje y guarnición del monitor *Huáscar*, que sucumbieron heroicamente en el combate de Angamos el 8 de octubre de 1879.

Como tributo a su memoria y merecido homenaje a su glorioso sacrificio, pedimos á VE. acuerde que la H. Cámara se digne escuchar de pie la lectura de la nómina de los tripulantes del monitor *Huáscar* que sacrificaron su existencia por la patria, que mañana debe ser pasada en nuestra nave capitana,

(De pie los honorables señores Diputados, el Presidente de la Comisión leyó lo siguiente:

MONITOR HUÁSCAR

Plana mayor		
Contralmirante	D	Miguel Grau
Capitán de Corbeta	"	Elías Aguirre
Teniente 1°	"	Diego Ferré
Id.1° graduado	"	José M. Rodríguez
Id.2°	"	Enrique Palacios
Oficiales de Mar		
Primer Contramaestre		Nicolás Dueñas
Id. Condestable		José Celendón

Id. Guardián	Tiburcio Ríos
Id. Id.	Federico Noguera
Mayordomo de 2ª	Manuel Pineda
Cocinero de 2ª	José Salas
Artilleros de preferencia	
Alberto Avenell	John Dumnet
Eduardo Percy	Samuel Barnich
Anastasio Caloyeras	Julio Philipps
Eugenio Verguesse	
Marineros	
Pedro Unanue	Aparicio Robles
Grumetes	
José Mantilla	Saturnino Mejía
Fogonero	Pedro Alcíbar
Columna Constitución	
Soldados	
Guillermo Gallardo	Vicente Jiménez
Juan Villarreal	
Batallón Ayacucho N° 3	
Sargento 2°	Miguel Salazar
Cabo 2°	Anacleto Alarcón
Soldados	
Guillermo Barrios	Mariano Zegarra
Mariano Vilcahuamán	Ambrosio Fernández
Francisco Gutiérrez	

(Instalados en sus escaños los señores Representantes, continuó la lectura del dictamen.)

La provisión de raciones para cada buque de la escuadra, se hace diariamente por la casa proveedora, a cambio de la respectiva papeleta que indica el número de raciones frescas para el consumo del día. Estas papeletas son los comprobantes de la entrega de los víveres y sirven de documento comprobatorio para el pago que se efectúa por decenas.

Las raciones en seco, o sea aquellas que pueden ser transportadas a bordo e instaladas en los respectivos pañoles de víveres, como arroz, menestras, azúcar, café, manteca, sal, especies, ají, vinagre, fideos, harina, pimienta, jabón y té, se entregan por meses o quincenas adelantadas por la casa proveedora, conforme lo solicitan los jefes de los buques; estableciéndose el control en la casa proveedora por el maestro de víveres que los recibe, y en el buque por el oficial de guardia y el contador que hace el pedido que visa el comandante de la nave.

Las raciones de clase y los diez centavos de mejoramiento por ración que corresponden a los jefes y oficiales, se les considera mensualmente al abonarles su haber.

Queda en el archivo reservado de la Cámara el cuadro de los gastos por día y mes de cada buque, y los documentos originales de la última revista de la escuadra, así como los modelos y proformas de las papeletas de raciones, pedidos y demás documentos relacionados con la contabilidad de las dependencias de marina.

Los datos suministrados por la Intendencia, los inventarios de todas las especies que conservan sus almacenes, sus libros y documentación debidamente estudiada por nosotros, nos determinan a declarar la necesidad de que subsista esta repartición de

la escuadra, introduciendo las modificaciones que nos permitimos insinuar, a fin de darle más independencia y que constituya, respondiendo al objeto de su creación, el instituto superior de control y pago, al que se subordinen todos los funcionarios del cuerpo político de la armada.

Lima, 7 de octubre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

La planilla de gastos de la Armada hecha por la Intendencia de Marina por día y mes comprendidos haberes, racionamiento, gastos menudos y útiles de escritorio de los buques de la Escuadra Nacional, es la que a continuación se expresa:

Buque	Al mes				Al día			
Crucero *Almirante Grau*	Lp.	1 320	9	20	Lp.	44	0	30
Crucero *Coronel Bolognesi*		1 286	2	21		42	8	74
Crucero *Lima*		665	4	70		22	1	82
Transporte *Chalaco*		288	3	10		9	6	10
Caza-Torpedero *Teniente Rodríguez*		394	5	35		13	1	51
Sumergible *Ferré*		195	6	60		6	5	23
Sumergible *Palacios*		189	8	20		6	3	28
Estación de Sumergibles		186	4	80		6	2	16
	Lp.	4 527	4	16	Lp.	150	9	14

Lima, 5 de octubre de 1915

COMISIÓN DE MARINA
de la H. Cámara de Diputados

ESCUELA NAVAL

En el espacioso local, construido especialmente para este instituto científico en el distrito de La Punta, funciona, bajo la dirección de un capitán de navío de la escuadra, la Escuela Naval; que comprende dos secciones: aspirantes de marina y de ingeniería naval, cuyo número actual es de 37, correspondientes a ambas secciones, dos ausentes con licencia del ministerio del ramo, y 17 suspendidos como represión por la falta disciplinaria cometida, negándose a efectuar los ejercicios militares dispuestos por el subdirector.

El reglamento establece que el número de jóvenes matriculados será de 50, de manera que, cuando reingresen los alumnos suspendidos, el 1° de marzo del próximo año, habrá un exceso de 6 aspirantes.

La medida disciplinaria adoptada contra los cadetes que, por no cumplir el arresto impuesto, se evadieron del plantel, que fue aprobada por la superioridad; determinó como hemos indicado, la disminución a 37 del número de los alumnos reglamentarios, cursantes de los diferentes años establecidos en el plan de instrucción científico y militar seguido en esta escuela. Sin pronunciarnos sobre la medida adoptada, la falta cometida y las consideraciones expuestas en los pliegos reservados de este informe; expresamos que en los libros respectivos y debidamente documentados, existen los comprobantes del acuerdo adoptado por la junta de profesores militares y civiles, que estimaron como represión necesaria por la falta cometida, la aplicación estricta de los

artículos reglamentarios correspondientes.

La Escuela Naval del Perú halaga el patriotismo y es exponente elevado de la cultura nacional. Pocos establecimientos de su género superarán al nuestro en orden a la disciplina, instrucción de sus alumnos, preparación y capacidad de sus profesores, confort y alimentación de su personal, reglamentación de sus servicios y método y sistema en su dirección.

Está servida actualmente por dos capitanes de navío, dos capitanes de corbeta, cinco tenientes primeros, un teniente segundo, un capitán de corbeta cirujano, un primer ingeniero naval y uno segundo, tres ingenieros civiles, dos abogados, dos profesores de idiomas, uno de dibujo y un profesor militar de esgrima.

Promediado el gasto total anual del establecimiento, ascendente a la suma de Lp. 8,423.8.44 entre los 40 aspirantes existentes en la actualidad, da la cifra de Lp. 200.0.00 más o menos al año por alumno. Sería muy doloroso que la situación económica nos obligara a introducir economías en el presupuesto de este establecimiento; pero un deber inexcusable nos impone la obligación de estudiar detenidamente el plan de economías sugeridas para que se implante en la Escuela.

El plan de reforma a que nos referimos, cuya aprobación esperamos no se realice sin mayor y más detenido estudio, establece casi la clausura de este plantel porque remitir a la Escuela Militar á los alumnos del primero, segundo y tercer año de preparatoria, y a las escuelas extranjeras a los alumnos de cuarto y quinto año de la profesional, en número de cinco por año; a eso equivale. Evidentemente que esto sólo significaría al Estado un gasto de Lp. 1,080.0.00 al año por los 30 alumnos de la preparatoria y Lp. 360.0.00 por los de la especial, que harían un total de Lp. 1,440.0.00 contra Lp. 8,423,8.44 que es lo que hoy se invierte, para una promoción normal de cinco guardiamarinas anuales, suficientes para el servicio de la escuadra.

Creemos que por muy difícil que sea la situación económica, por honor nacional no puede hacerse ciertas supresiones, que si producen disminución en el gasto, pueden, en cambio, ocasionar daños y perjuicios que más tarde no podrán ser salvados con dinero.

La idea de la concentración en el local, de todas las oficinas de marina y estaciones eléctricas y de sumergibles, así como la generadora de fuerza eléctrica y luz para la escuadra, merece también estudiarse.

Los reglamentos vigentes, extractados de los establecimientos semejantes, especialmente de la Escuela Naval del Brest. Responden perfectamente al plan que se sigue para instruir y preparar científicamente a los futuros oficiales de nuestra marina de guerra, en sus especialidades de cubierta y máquina; siendo la instrucción militar que reciben los alumnos desde su ingreso a la Escuela, la correspondiente a la táctica de compañía de infantería, academias de artillería, de desembarco, fortificación pasajera, tiro al blanco, evoluciones y marchas.

El sistema especial implantado en el racionamiento del personal de esta dependencia permite dar a sus jefes, oficiales, alumnos, oficiales de mar y marineros, una muy buena, y abundante alimentación; servida con tanto esmero que diariamente se cambia el menú de almuerzos y comidas, compuesto de platos especiales que en muchas de nuestras casas no lo tomamos; sin que importe esto mayor gasto que el que se hace en toda la escuadra para adquirir las raciones reglamentarias, con los 10 centavos establecidos en la plana mayor como mejoramiento.

Además de lo indicado, las economías que realiza mensualmente este plantel; le ha permitido formar un fondo, elevado en algunas oportunidades hasta Lp. 800 anuales; que ha invertido en obras importantes realizadas en el local, adquisición de su magnífico gimnasio, instalación de sus modernas máquinas para el estudio de los alumnos de esta sección, suministro de vestuario de parada y diario para sus alumnos y otros gastos documentados debidamente.

Las necesidades más urgentes de este plantel son: un gabinete de física y electricidad, tres embarcaciones y las poleas y aparatos necesarios para mover las piezas del taller de mecánica. Esto evitará los frecuentes viajes que hacen los alumnos á la Escuela de Ingenieros de Lima y a la maestranza de la Compañía Peruana de Vapores en Chucuito, para recibir lecciones, respectivamente, de física y mecánica.

Suprimida la partida para el mejoramiento de raciones a partir de enero del próximo año, no podrán formarse los fondos de economías y por lo tanto, las adquisiciones anotadas no se llevarán a cabo; resintiéndose con esto, seguramente el sistema económico implantado; sería de desear que esta repartición de la armada pudiera subsistir con su presupuesto sin reducción, pero, si no fuera posible, estamos dispuestos a apoyar las reducciones bien estudiadas que introduzcan las comisiones de presupuesto y de hacienda.

Siguiendo el sistema de militarización vigente en todos los establecimientos de instrucción superior, la Naval tiene 180 rifles Mauser con sus correspondientes bayonetas, furnituras y tiros. También se encuentran incorporados al plantel e implantados en su explanada y hacia el mar; cuatro cañones de 47 mm. y dos ametralladoras de 77 mm., piezas que son servidas por los propios alumnos de los cursos de artillería.

La salubridad del local es absolutamente satisfactoria, pasándose diariamente por el cirujano de dotación, revista de saneamiento e higiene a las brigadas de cadetes.

La Comisión presenció complacida, el dictado del curso profesional de artillería y torpedos y las evoluciones militares practicadas por los alumnos, que demostraron la contracción y empeño de éstos y la suficiencia del personal que tiene a su cargo su enseñanza y formación.

Lima, 2 de octubre de 1915.

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

DEPÓSITO DE EXPLOSIVOS

En la isla de San Lorenzo, y al cuidado de un capitán de corbeta, dos condestables, dos artilleros de primera clase y guarniciones de seis marineros que destacan alternadamente, los cruceros *Grau* y *Bolognesi*; se han instalado, en los pabellones y barracas construidas en este lugar por la Dirección de Salubridad del Ministerio de Fomento, para alojar a los pasajeros de naves infectadas y sometidos a cuarentena de vigilancia; los depósitos generales para la conservación de municiones y explosivos de la armada.

Constituyen las dependencias de esta repartición naval, los almacenes de la caleta "Sanitaria" y caleta "Paraíso", con cinco depósitos cada uno, una estación de telegrafía sin hilos, los locales para alojamiento del personal y la maestranza para recalibrar y recargar casquillos de 76, 47 y 37 milímetros.

En los depósitos se encuentran distribuidos en perfecto orden, las pólvoras, explosivos, municiones, proyectiles y cabezas de combate de torpedos, haciéndose la ventilación artificial siempre que la temperatura es elevada y el tiempo seco. Se nota en estos locales la falta de higrómetros, pues sólo están dotados de termómetros.

Periódicamente se efectúa la visita a los depósitos por el químico de la aduana del Callao, a cuyo laboratorio de tierra se envían las muestras que inspiran dudas al inspector, para proceder a inutilizarlas si el análisis demuestra su mala condición; en cuyo caso recargados los casquillos y envases metálicos con las pólvoras químicas de lotes posteriores, vuelven a los almacenes correspondientes a su calibre y sistema, determinados por los colores y marcas diferenciales.

La medida de trasladar a tierra las municiones y explosivos, obedeció al propósito del capitán de navío Daniel Rivera, Jefe del Estado Mayor de Marina y uno de los jefes más prestigiosos y contraídos de nuestra escuadra, de evitar los accidentes que pudieran realizarse en la Santa Bárbara de los buques por la deflagración de sus explosivos, desastre cuya magnitud no puede preverse y que evoca el recuerdo pavoroso de las explosiones del *Maine, Liberte, Rivadavia, Rawosky, Reina Mercedes* y otros buques de escuadras extranjeras.

La ventilación continua de los pañoles de guerra, por el funcionamiento de sus ventiladores eléctricos, fue la causa determinante de la adquisición violenta que hizo el Gobierno del carbón americano a precio elevado; porque si las pólvoras son peligrosas en todas partes, por su composición misma, se hacen mucho más peligrosas encerradas en espacios pequeños y poco ventilados. Nuestro clima es por su humedad nocivo también a las pólvoras y el jefe de marina que, en cumplimiento de su deber, sugirió la idea y llevó a cabo la traslación a tierra de las pólvoras y municiones de combate de nuestra escuadra, realizó acción digna de aplauso; porque alejó peligro posible de los buques nacionales y evitó daño incalculable al Estado.

Por otra parte, todas las marinas del mundo tienen sus arsenales y depósitos de materiales explosivos en tierra, para precaver los accidentes derivados de la descomposición de estas materias, conservando embarcadas en las unidades de la escuadra, sólo la dotación de tiros de combate indispensable y los de ejercicio, necesarios para práctica o saludos.

El valor de nuestros explosivos y municiones, las condiciones de los diversos lotes periódicamente recibidos y la existencia actual depositada, son datos que corresponden a los anexos reservados, los que encierran también la información privada en su concepto científico, y los estudios practicados por el actual inspector sobre la duración, constatación de la eficiencia, y medidas que deben adoptarse respecto á estos explosivos.

La forma como se realizan los servicios de esta dependencia, tanto en las atinadas disposiciones referentes a sus depósitos y almacenes, como en lo relativo a sus oficinas, demuestra que el jefe a cuyo cargo está; reune la condición para esta doble función científico-militar, de grave riesgo e inmensa responsabilidad. Las obras que ha realizado dignas de mencionarse especialmente, son las siguientes:

Instalación de una oficina telegráfica inalámbrica

Inutilización de 5,160 cargas de proyectiles y su correspondiente recalibrado y recarga, sin la menor novedad.

Instalación de la valiosa máquina para esta clase de faenas delicadísimas

Habilitación y reconstrucción, en condiciones de seguridad, de los altos del depósito N° 1 de la caleta "Paraíso".

Calzos para todos los torpedos depositados

Pintura y marcación de los envases de explosivos y proyectiles con las marcas y colores de la nueva nomenclatura.

Inventario general de todas las existencias

Las reformas más indispensables quedan consignadas en los datos reservados.

El costo diario del personal que sirve el parque naval de San Lorenzo, asciende a la suma de Lp. 1.3.20, teniendo además una asignación de Lp. 6.0.00 mensuales para gastos de laboratorio. En las cifras indicadas no se comprenden los haberes ni raciones de la guarnición, que son abonadas con cargo a los presupuestos de sus respectivos buques.

Lima, 27 de setiembre de 1915

COMISIÓN DE MARINA
De la H. Cámara de Diputados

ANEXO

DICTAMEN

Secretaría de la H. Cámara de Diputados

Comisión de Marina

Señor:

Habiendo terminado la Comisión de Marina de esta H. Cámara, la minuciosa información que ha llevado a cabo durante treintidós días para conocer las condiciones y necesidades de las unidades de la escuadra y dependencias de marina, que debidamente comprobadas y documentadas, acaba de someter a vuestra consideración, os presenta, con el objeto de obtener disminución en los gastos de sostenimiento de la armada, sin causar daño a sus servicios y sobre la base de la inmediata reparación de sus desperfectos, las conclusiones siguientes:

1ª.- Que se haga saber al ministerio del ramo, la conveniencia de introducir en el servicio de la escuadra la rotación de unidades, que dará como menos gasto en los presupuestos de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* la suma de Lp. 26,104.0.00 y en la de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* la de Lp. 3,021.0.00.

2°.- Insinuar la celebración de un contrato con las Empresas Eléctricas Asociadas para el suministro de luz a la escuadra y fuerza eléctrica para los acumuladores de los sumergibles que ofrece una diferencia de Lp. 9,000.0.00 en el gasto anual de combustibles sólido y líquido, empleado en los objetos indicados.

3ª.- Recomendar la supresión del Estado Mayor de Marina, reemplazándolo por otra forma de jefatura superior más en armonía con nuestra situación económica y las condiciones de nuestra flota, lo que significará la economía de Lp. 6,543.00 a que asciende el presupuesto anual de esa nueva repartición innecesaria.

4ª.- Suprimir la partida llamada de mejoramiento de raciones que representa suma aproximada a Lp. 1,900 al año.

Llamamos especialmente la atención de los miembros de la comisión de presupuesto, a cuyo estudio pasará el pliego de marina, hacia estas evidentes y posibles reducciones, que representan la suma de Lp. 46,000.0.25, de menor gasto en la escuadra, sin daño, atraso, ni perjuicio para el personal ni elementos que constituyen nuestra marina militar.

5ª.- Exhortar al Gobierno para que dicte las medidas necesarias a fin de elevar en 20 por ciento los actuales impuestos de anclaje, derechos y capitanía y faro, que hoy son bastante reducidos y que elevados en el porcentaje antedicho, darían Lp. 1,000.0.00 más al año.

6ª.- Autorizar y reglamentar científicamente la caza de lobos, sobre la base del estudio técnico practicado por el capitán de navío Augusto Pimentel que existe en el Ministerio de Hacienda, juntamente con el que se mandó practicar para la reglamentación de la pesca en nuestros mares.

La caza de lobos, durante mucho tiempo ha sido prohibida en el litoral por considerarla perjudicial a las aves guaneras, por el hecho de elevar estos cetáceos los peces a la superficie, ofreciendo fácil alimentación de esta manera a las aves marinas; y también por el concepto erróneo de que su caza podría ahuyentarlos y entonces, dificultada la alimentación de las aves, disminuiría su número como consecuencia de su emigración a lugares en donde les fuera más fácil la nutrición.

La configuración y condiciones especiales de la pesca menor que es el alimento de las aves en el mar, no le permite sumergirse; localizándose los peces chicos en la superficie o a flor de agua, en donde es fácil a las aves aprisionarlos al descender de la altura en que se ciernen.

Fundadamente suponemos que la caza de los lobos podría constituir una importante industria marítima en el futuro, semejante a las que existen en Bretaña, Galicia y Noruega. Los especiales estudios que hemos practicado, nos autorizan para hacer

las indicaciones anteriores y establecer como muy posible el rendimiento de Lp. 4,000.0.00 anuales por los derechos que producirá la caza.

7ª.- Organizar las matrículas de pescadores y fleteros en los puertos mayores, menores y caletas habitadas, quienes hoy se encuentran exonerados de toda contribución en compensación del servicio que deberían prestar como individuos de los tercios navales, formando la tripulación de los buques de la armada y sirviendo como matriculados en las capitanías, servicios que actualmente no prestan, y que efectúan los conscriptos navales ó enrolados voluntarios.

La nueva matrícula de estos dos gremios encontraría algunas dificultades para su implantación por esto fijamos sólo en Lp. 3,500.0.00 anuales el rendimiento de este justo tributo.

Esta medida tendría que ser compensada con la prohibición absoluta de destinarse las embarcaciones oficiales a servicios particulares, para no causar perjuicio con la posible competencia, a los industriales que transportan pasajeros o equipajes a los vapores y que pagando su correspondiente licencia para el ejercicio libre de su oficio, tendrían el derecho de oponerse a toda limitación ó perjuicio.

8ª.- Fijar un derecho de ampliación al de fondeo, conocido en otras partes por "de navegación", que consiste en el reconocimiento periódico de las embarcaciones mayores y menores que trafican en la costa, y la expedición de su licencia y matrícula.

También puede hacerse estudios para gravar en forma llevadera, un servicio indispensable que hoy se efectúa gratuitamente; nos referimos a la fumigación de las naves.

Las multas que imponen las capitanías por diversas faltas, recaudadas con energía y oportunidad, podrían, unidades al derecho de navegación, y al servicio de saneamiento, dar un rendimiento aproximado de Lp. 4,500.0.00.

9ª.- Obtención de los intereses del depósito de Pro-Marina Lp. 7,200.0.00. Lo que significa un mayor ingreso de Lp. 21,400.0.00.

En síntesis: importando el pliego de marina según cálculos del Ministro del Ramo Lp. 115,000.0.00 al año, la Comisión de Marina de esta H. Cámara, propone su disminución en Lp. 46,568.0.00 que producirán las medidas que en este orden se permite insinuar; quedando reducidos los egresos a la suma de Lp. 68,432.0.00 y como eleva los ingresos de la renta marítima de la suma que actualmente produce, o sea Lp. 9,500.0.00 formadas por derechos de fondeo; Lp. 1,000.0.00 por derechos de capitanías; y Lp. 1,500.0.00 por derecho de faro; que representan acotaciones que pueden elevarse en un 20 por ciento dando Lp. 1,900.0.00 más de entrada. A esta suma hay que agregar las Lp. 21,400.0.00 de nuevos ingresos no calculados por el Gobierno, que reducen los egresos, quedando por lo tanto en rigor gravado el presupuesto nacional con los gastos procedentes del sostenimiento de la escuadra y dependencia de marina, en solo la suma de Lp. 47,032.0.00 en lugar de las Lp. 115,000.0.00 calculadas por el ministerio del ramo.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 8 de octubre de 1915.

CARLOS BORDA, diputado por Lima.- *VÍCTOR A. PEROCHENA,* diputado por Castilla.- *BENJAMÍN FLORES,* diputado por Lampa.- *NEPTALÍ PÉREZ VELÁSQUEZ,* diputado por Cajamarca.- *FRANCISCO VELAZCO,* diputado por Carabaya.

NOTAS AL CAPÍTULO XV

1. *Revista de Marina*, diciembre 1910, p. 358.
2. Durante el gobierno del general Cáceres.
3. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *Historia Marítima del Perú. La República-1884-1906*. T. XII, vol. 2, p. 196.
4. *Ibídem*..., p. 197.
5. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1909.
6. *Boletín de Guerra y Marina*, 15 de setiembre de 1906; p. 1323.
7. LUFEAU; Armand..., "Programa Naval". En *Revista de Marina*. Julio, 1908, pp. 190-192.
8. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1910.
9. *El Comercio,* setiembre 15, 1912.
10. *Revista de Marina*. oct-.nov 1917: N° 2.
11. ARUFA..., "Necesidad de la creación de un Estado Mayor en nuestra Armada". En: *Revista de Marina*. Abril, 1908, pp. 11-14.
12. *Revista de Marina*, 1908, Editorial.
13. *El Comercio,* diciembre 26, 1907. Ed. de la mañana.
14. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. 1909.
15. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. 1910.
16. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. 1913.
17. *Legislación Militar de Guerra y Marina*. Ed. Oficial. T. 8.
18. *Informe Oficial. Comisión de Marina de la Honorable Cámara de Diputados, por el diputado Carlos Borda*. Lima, Imp. Tipográfica, p. 17.
19. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. 1916, p. 50.
20. *Legislación Militar de Guerra y Marina*. Ed. Oficial; T. 8.
21. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *Historia Marítima*. T. XII, vol. 2. p. 200.
22. *Ibídem*..., p. 212.
23. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. 1906.
24. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1912.
25. *Legislación Militar de Guerra y Marina*. T. 10, p. 207.
26. PALACIOS RODRÍGUEZ; Raúl..., *Historia Marítima*...T. II, vol. 2. p. 198.
27. En las primeras horas del 15 de julio, zarpó el crucero con rumbo a Huacho para efectuar pruebas de velocidad, a fin de determinar el consumo real de carbón, llevando a bordo al contralmirante Melitón Carvajal, al Inspector de máquinas de la Escuadra y a los primeros ingenieros de los buques de la Escuadra. La prueba se realizó entre Huacho y el islote El Pelado. La determinación de las velocidades de acuerdo a la cantidad de calderas que se enciendan dieron el consumo real de carbón. De estas pruebas se obtuvo con tres calderas una velocidad de 12 nudos, con cinco calderas desarrolló 16 nudos y con ocho calderas, dio un andar de 19,8 nudos.

28. *Mensaje del Presidente de la República de 1910.*
29. *Legislación Militar de Guerra y Marina.* T. 8, p. 221.
30. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1913.
31. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1914, p. 21.
32. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1915, p. 36.
33. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1916, pp. 60-62.
34. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1917, p. 156.
35. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1918.
36. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "Reseña histórica de las comunicaciones navales en el Perú", En: *Revista de Marina,* N° 365 (julio-octubre 1980), p. 67.
37. "Los cruceros *Grau* y *Bolognesi.* Una visión hacia el pasado y nuestra Gloriosa Escuadra" En: *Suplemento,* N° 1167 (Diciembre 1959). pp. 115-121.
38. Testimonio oral dado por el capitán de fragata (r) Juan E. Benites, Centro Médico Naval, Callao, 1980. Archivo oral del IEHMP.
39. *Ibídem.*
40. A.H.de M. Personal, 1911.
41. FAURA. José V..., "La Marina de Guerra del Perú desde 1816 hasta 1959", En: *Suplemento* N° 1167 (Diciembre 1959). pp. 78-79. A.H.de M. Transporte *Iquitos,* 1912.
42. "Crónica Nacional", en *Revista de Marina,* octubre 1907, p. 255.
43. Resolución Ministerial 1484-74-MA/CG, Lima, 21/8/1/74.
44. ORTIZ SOTELO, Jorge..., "Reseña histórica de las comunicaciones navales..." p. 67.
45. Testimonio oral dado por el capitán de fragata (r) Juan E. Benites, Centro Médico Naval, Callao, 1980.
46. *Reglamento orgánico para el servicio a bordo de los buques de guerra de la Armada Nacional.* Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1908, artículos 432 y 231.
47. *Peru Today,* III-1910, vol. 2, marzo 1910, p. 16.
48. *El Comercio,* julio 12, 1910.
49. *Legislación Militar de Guerra y Marina,* T. 8, p. 228.
50. *Revista de Marina,* octubre 1908. pp, 362-363.
51. *Revista de Marina,* diciembre 1908, p. 472.
52. LUFEAU, Armand..., "El Cuerpo de sanidad en nuestra Armada". En: *Revista de Marina,* setiembre 1908, pp. 286-287.
53. *El Comercio,* junio 29, 1911. Edición de la mañana.
54. *Legislación Militar de Guerra y marina.* T. 8, p. 302.
55. *Legislación Militar de Guerra y Marina.* T. 8, p. 303.
56. *Legislación Militar de Guerra y Marina.* T. 10, p. 219.

Capítulo XVI

EL PERSONAL DE MARINA

El personal naval es pieza fundamental en la misión de la Marina, constituye el alma de la organización. El enorme poder de sus máquinas, buques y armamento está subordinado a su inteligencia y voluntad. De ahí la importancia de contar con personal que reúna capacitación suficiente y cualidades militares y marineras.

A. EL PERSONAL SUPERIOR

1. LOS OFICIALES

En 1906, nuestra escuadra contaba con tres buques de guerra, la *Lima,* el *Grau* y el *Bolognesi* y con varios transportes, el *Iquitos, Chalaco* y *Constitución.* Muchos guardiamarinas que egresaban de la Escuela Naval no encontraban lugar en nuestros pocos buques, por lo que, de acuerdo a convenios efectuados con otros países, pasaron a realizar practicas en las marinas de los Estados Unidos, Argentina, España y Francia. Estos jóvenes al regresar al país constituyeron un selecto grupo de oficiales, entre los que destacaron, Tomás Pizarro, Federico Díaz Dulanto, Carlos Rotalde, Enrique Labarthe, etc.

Sin embargo, en la Armada subsistían aún usos y costumbres ya obsoletos, como lo que ocurría con los arrestos y castigos corporales.

En la *Revista de Marina* de diciembre de 1907, apareció un artículo firmado con las iniciales E.S., las cuales suponemos correspondían al teniente primero Ernesto Salaverry, quien muy frecuentemente escribía

sobre temas de interés, con comentarios y críticas muy francas en pro de la institución naval. Refiriéndose a los arrestos escribió:

"Con esta clase de arrestos, queda pues un oficial a completa merced de la animadversión de un Jefe, que puede prolongar indefinidamente el arresto. Todo hace esperar que el elevado criterio de la superioridad y el altruismo conque mira siempre el bienestar general, dentro de los límites de la más estricta justicia, dicte las medidas mas acertadas tendentes a la reglamentación de los arrestos. Además, no es necesario apelar a los arrestos de duración ilimitada para conseguir un fin práctico; el efecto de ellos, no debe ser material sino moral. Hacerlos materiales, es igualar el personal de oficiales con el de equipaje (tripulación). Sin llegar a los extremos que acabo de exponer, hay muchos medios lícitos para la represión de faltas en el servicio, tales como, la amonestación simple, el arresto simple o de rigor por 24 ó 48 horas, la amonestación solemne en presencia de todos los oficiales de grado superior al del amonestado y varios otros cuyo efecto es decisivo y su influencia moral. Mas aún, en toda Marina organizada, mensualmente se pasa a la autoridad superior para su elevación al Ministerio respectivo, una planilla de los castigos disciplinarios impuestos durante el mes a los señores oficiales con especificaciones de la falta cometida y el nombre del Jefe u oficial que impuso el castigo. Tratándose de faltas de cierta gravedad, no debe ya ser potestativo de los comandantes su represión, debiendo ya en este caso dirigirse a la superioridad para que esta imponga el castigo o mande instaurar el juicio respectivo.

Para terminar, expresaré que es una grave falta de criterio el hacer uso y abuso del arresto por la menor infracción; este debe dejarse tan sólo para corregir cuando hayan sido agotados todos los medios. Muchas veces un silencio absoluto hace mas que un duro correctivo"[1].

En la Memoria de 1908 del Ministro de Guerra y Marina, el general Juan Eléspuru, informó al Congreso respecto al nuevo Código de la Marina, lo siguiente:

"El Código de la Marina Militar promulgado en 1886 y vigente en 1906, decía muy poco sobre deberes y obligaciones de los comandantes de las unidades de la Escuadra. En muchos aspectos actuaban bajo su propio albedrío sin comunicar al superior inmediato los asuntos administrativos en su accionar como Comandos. Uno de los aspectos que mas controversias originaban era la cuestión de los arrestos que debían imponerse a los oficiales y guardiamarinas. Sabido es que desde antaño, los capitanes de los buques eran muy duros en imponer castigos, principalmente a las tripulaciones que estaban compuestas de gente de toda calaña y muchos de ellos, generalmente eran "escapados de la justicia" de pésimos antecedentes y por lo tanto, los capitanes para imponer disciplina empleaban muchos recursos de acuerdo a su propio criterio, muchas veces con extrema crueldad y lo mismo pasaba con sus oficiales cuando las circunstancias así lo

imponían. En marinas que no estaban aún debidamente organizadas como la nuestra, en la época que tratamos, existían algunos rezagos de esas costumbres, que en sus primeros años no fueron justamente reglamentadas. Por ejemplo, los tripulantes salían francos sólo una vez cada quince días y los arrestos eran muy frecuentes y por lo tanto la mayoría de ellos podía pisar tierra cada tres o cuatro meses y sólo por veinticuatro horas y por lo tanto, muchos consideraban el servicio militar como una especie de cárcel y las deserciones eran muy frecuentes. Otro tanto sucedía con el personal superior; era frecuente ver a muchos guardiamarinas cumpliendo castigo en puentes, cofas y aun en las bodegas, y en lo que respecta a oficiales, cuando se les imponía arresto, no se les indicaba el número de horas o días que debían cumplir, quedando a voluntad del Comando el tiempo que debían permanecer a bordo en tal situación, incluso, muchas veces se les imponía turnos de arresto al igual que los tripulantes"[2].

Estando en discusión el proyecto de Ley Orgánica de la Marina de Guerra, el diputado Rafael Grau comentaba que respecto al Título 3ro., De los Oficiales, que el número de estos parecía insuficiente para desempeñar los diversos servicios que fijaba el mismo proyecto y dotar los pocos que existían, por lo que debería fijarse en treinta los tenientes primeros, y veinte los capitanes de corbeta, en lugar de los 24 y 18 que señalaba el cuadro respectivo. También señaló la conveniencia de cambiar la denominación de guardiamarina de 2da. por la de aspirante de Marina, para designar a los alumnos del último año en la Escuela Naval[3].

Sobre el particular, recién en el complemento del "Reglamento Orgánico para el servicio de los buques de guerra" dictado por Decreto Supremo del 14 mayo de 1918, firmado por el presidente José Pardo, siendo ministro de Guerra y Marina el coronel Cesar A. de la Fuente, se contemplaba en el Capitulo VI, los castigos disciplinarios para la Plana Mayor. Dicho complemento contenía trece capítulos y 258 artículos, que en términos generales establecía:

Cap. I Posición jerárquica
Cap. II Deberes generales de los superiores
Cap. III Deberes generales de los subalternos
Cap. IV De las fojas de notas y conceptos
Cap. V De los permisos y licencias
Cap. VI De los castigos disciplinarios, Plana Mayor, Oficiales de Mar y personal de marinería.
Cap. VII Del uniforme
Cap. VIII Del Saludo
Cap. IX De los nombramientos, presentaciones, reconocimientos y visitas.
Cap. X Constitución y procedimientos de los consejos, juntas y comisiones.

Cap. XI De las disposiciones de la Superioridad y forma de cumplirlas.

Cap. XII De la correspondencia oficial. Se reglamenta por primera vez el uso del telégrafo.

Cap. XII Disposiciones generales

Como anotación informativa y curiosa de este último capítulo se consignan algunos artículos que demuestra el detalle con que fueron confeccionados:

"Art. 251. Todo miembro de la Armada que sea autor de algún invento aplicable al uso de la Marina o de la guerra en general, tendrá la obligación de presentarlo al Ministro de Guerra y Marina y solo quedará en libertad de hacer uso comercial de él, cuando haya sido autorizado por éste.

Art.249. No podrán hacerse publicaciones que puedan dar una idea del valor o de los medios ofensivos y defensivos de que dispone el país, ya sea en conjunto o en detalle, sin permiso previo del Ministro de Guerra y Marina.

Art. 253. Cuando se dirija la palabra a un Jefe u Oficial, se empleará el tratamiento siguiente:

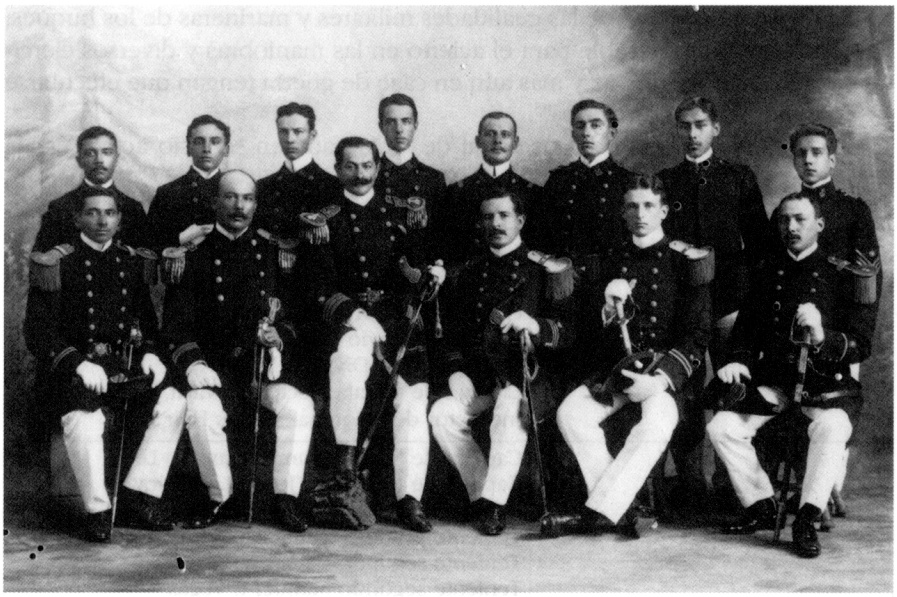
A los Contralmirantes	Mi Contralmirante
A los Capitanes de Navío, Fragata o Corbeta	Mi Comandante
A los Tenientes 1ro. y 2do.	Mi Teniente
A los Alfereces de Fragata	Mi alférez
A los Guardiamarinas	Caballero Guardiamarina

A los Oficiales de los cuerpos auxiliares, sin distinción de jerarquía: Señor Ingeniero, Señor Cirujano, Señor Contador

Art. 255. Serán recompensados oficialmente los miembros de la Armada que lleven a cabo actos de arrojo o habilidad profesional, cuyas consecuencias sean de gran importancia moral o material y en general a los que ejecuten acciones encomiables dignas de premio a juicio de la superioridad"[4].

Otras de las preocupaciones en 1909 –teniendo en cuenta que la Armada Nacional contaba con tan pocas unidades de guerra y de transporte– era la necesidad de alternarse en los comandos a fin de que tuvieran la oportunidad de ejercer estos cargos la mayor cantidad de oficiales. Al respecto, nuevamente la Revista de Marina, acogió ideas y expectativas de los miembros de la Armada y en su número del mes de abril publicó un artículo sobre alternabilidad en los comandos, señalando que constituía uno de los factores indispensables para el progreso y único medio eficaz para obtener el mayor rendimiento que se pudiera esperar, expresándose así:

"Los comandos se consideran en todas las marinas como una comisión por tiempo limitado, en el cual deben desarrollar un programa racional de instrucción. Dando como innegable ventaja de contar con jefes experimen-



Grupo de oficiales que viajaron a Inglaterra en 1907 para conformar la dotación de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*: Sentados, de izquierda a derecha: Tte. 2° Germán Stiglich, C. de C. Numa Pompilio León, C. de F. Alejandro Buenaño, Tte. 1° José María Olivera, Tte. 2° Juan Althaus, A. de F. Manuel D. Faura B. De pie: guardiamarinas Mauro Villavicencio, Enrique Monge, Carlos B. Saez, Antonio Cantuarias P., A. de F. Guillermo Martínez C., guardiamarinas Federico C. Taboada, Federico Díaz Dulanto y Alejandro P. Valdivia. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

tados y conocedores de las cualidades militares y marineras de los buques, condición indispensable para el acierto en las maniobras y diversos ejercicios en la época de paz y más aún en caso de guerra tengan que efectuarse verdaderos actos atrevidos"[5].

En 1910, la situación del personal de la Armada en servicio activo era la siguiente:

Buques y Dependencias	Personal
Buque insignia Crucero *Almirante Grau* Estado Mayor	Contralmirante Manuel Villavisencio, Comandante General de la División Naval. Capitán de navío Daniel S. Rivera, Mayor de Órdenes de la División Naval. Capitán de fragata Héctor Carvajal, ayudante. Inspector de máquinas Carlos Hair.
Crucero *Almirante Grau*	Capitán de fragata Numa Pompilio León Capitán de fragata G. José M. Olivera Capitán de corbeta Julio Carvajal Teniente primero Manuel A. Sotil Teniente segundo Carlos A. Fajardo Teniente segundo Manuel I. Vegas Teniente segundo Carlos Rotalde Alférez de fragata Alejandro P. Valdivia Alférez de fragata José G. Carrillo Guardiamarina Víctor S. Barrios Guardiamarina Grimaldo Bravo Arenas Guardiamarina José del C. Carranza Guardiamarina Carlos A. Novoa Contador Reinaldo Angeldonis Cirujano Dr. Manuel Alva Primer maquinista Carlos Black Segundo maquinista Daniel McBride Segundo maquinista Leilis Hutchinson Cuarto maquinista James Leiland Capellán Dr. Antenor Camacho Telegrafista John Whaley
Crucero *Coronel Bolognesi*	Capitán de fragata Pedro A. Buenaño Capitán de fragata G. Manuel A. Ugarte Capitán de corbeta Nicolás Zavala y Zavala Teniente primero Julio V. Goicochea Teniente primero Ernesto Salaverry Teniente segundo Aurelio de la Guerra Alférez de fragata Enrique Monge Alférez de fragata Mauro Villavisencio Alférez de fragata Fidel Escuza Alférez de fragata Federico Díaz Dulanto Guardiamarina Germán Narváez Guardiamarina Manuel Jiménez Guardiamarina Enrique Labarthe

	Contador Ricardo Mariátegui Cirujano Dr. Pedro Carrera Primer maquinista Will Brain Segundo maquinista Arcángel Lino Tercer maquinista Enrique Vásquez Tercer maquinista William Sharp Cuarto maquinista Luis Chepi
Crucero *Lima*	Capitán de navío José Ernesto de Mora Capitán de fragata G. Alfredo Villavisencio Teniente primero Abraham A. de Rivero Teniente segundo Gustavo O. Frías Teniente segundo Víctor V. Valdivieso Alférez de fragata Carlos Pfeiffer Alférez de fragata Antonio Cantuarias Guardiamarina Joaquín Sevilla Guardiamarina Pablo C. Ontaneda Contador Javier Gutiérrez Primer maquinista Fernando Rondón Segundo maquinista Óscar Fernandini Tercer maquinista Óscar Espantoso Cuarto maquinista Guillermo Maestre Practicante de máquinas Juan M. Coello Practicante de máquinas Juan Romano
Transporte *Chalaco*	Capitán de fragata Carlos B. Tizón Teniente primero Guillermo Martínez Alférez de fragata Manuel Pazos Alférez de Fragata Arturo Zavala Guardiamarina Jorge Gutiérrez Guardiamarina Juan E. Benites Contador Alfredo Collman I Segundo maquinista James Campbell Tercer maquinista Alfredo Rosell Tercer maquinista Enrique Danós Cuarto maquinista Carlos Williams
Transporte *Iquitos*	Capitán de fragata G. Augusto Pimentel Capitán de fragata G. Juan M. Garavito Capitán de corbeta Guillermo Spiers Teniente primero Moisés Pinto Basurco Alférez de fragata Carlos B. Saénz Alférez de fragata Raúl Delgado E Alférez de fragata César A. Valdivieso Alférez de fragata Moisés Palza y V Guardiamarina Alejandro Garcés Primer maquinista Carlos M. Cauro Segundo maquinista Pedro Castelar y C Tercer maquinista Tomás Otoya Tercer maquinista David Risco Practicante de máquinas Tellería

Buque depósito *Constitución*	Capitán de fragata Juan Taboada Capitán de fragata G. Teodosio Cabada
Lancha fluvial *América*	Teniente primero Manuel Clavero Teniente segundo Héctor Mercado Tercer maquinista Juan Foley
Lancha fluvial *Requena*	Teniente primero César Bravo
Lancha fluvial *Iquitos*	Teniente segundo Tomás Pizarro
Lancha fluvial *Puno*	Alférez de fragata Federico Taboada
Lancha fluvial *Francisco Pizarro*	Alférez de fragata Justo Constante Hoyle
Escuela Naval	Capitán de navío G. Eulogio Saldías Capitán de fragata César Bielich Capitán de corbeta Germán Stiglich Teniente primero José Gálvez Teniente primero Manuel Galdó Teniente segundo Alejandro Vinces Primer maquinista Pedro Valladares
Dirección de Marina	Capitán de fragata G. Carlos García Rosell Capitán de corbeta José M. Tirado
Intendencia General	Capitán de corbeta Augusto Loayza
Capitanía del Callao	Capitán de navío Nicanor Asín, Capitán de Puerto y Comandante General de las Milicias Navales Capitán de fragata Elías Higginson Capitán de fragata G. José F. García Teniente primero Juan Salaverry
Capitanía de Ilo	Capitán de corbeta José A. Morante
Capitanía de Mollendo	Capitán de fragata Lizardo Reyes
Capitanía de Salaverry	Capitán de fragata G. Federico Sotomayor
Capitanía de Pacasmayo	Capitán de corbeta G. José Morales
Capitanía de Eten	Capitán de fragata Aurelio Ureta Teniente segundo Isaías Bermúdez
Capitanía de Paita	Capitán de corbeta Manuel Cavero
Comisión en Europa	Capitán de navío Ulises Delboy, Agregado Naval de la Legación del Perú en París. Capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres Capitán de fragata G. José María Olivera Teniente primero Juan Althaus

En 1914, durante la Junta de Gobierno presidida por el general Óscar R. Benavides, el Poder Ejecutivo envió al Congreso de la República un Proyecto de Ley por el cual por primera vez se reguló la situación militar de los miembros del Ejército y la Armada. Ello significó que la situación de actividad estaría regida por un límite de edad por la que al alcanzarla, forzosamente tenían que pasar al retiro, y de esta manera los cuadros de oficiales se mantendrían actualizados[6].

La Ley se votó en las cámaras luego del dictamen y debate corres-

pondiente; seguidamente se promulgó el 26 de marzo de 1915 signándose la Ley con el N° 2118. Los límites de edad para el servicio activo fueron los siguientes:

General de división	65 años
General de brigada o contralmirante	60 "
Coronel o capitán de navío	58 "
Teniente coronel o capitán de fragata	54 "
Mayor o capitán de corbeta	50 "
Capitán o teniente primero	46 "
Teniente o teniente segundo	42 "
Subteniente o alférez de fragata	40 "

De otro lado, la resolución ministerial del 16 de noviembre de 1915 aprobó modificaciones al Reglamento de Uniformes de la Armada, señalando entre otras cosas, que los cordones de Estado Mayor se fijaran en el hombro derecho; que cuando se llevasen charreteras, se suprimirían las presillas; que el color de los guantes sería habano para el uniforme N° 7 y blanco para los demás uniformes. En lugar del saco de verano, se usaría dollman de 7 botones visibles de tamaño mayor, de cuello derecho de 5 cm. de alto, cerrado con tres broches, llevará dos bolsillos altos, las hombreras que se usen serán las reglamentarias[7].

Al año siguiente, la Resolución Ministerial del 28 de febrero de 1916 modificó el Reglamento de uniformes de la Armada para casos de asistencia a sepelios. En dicho Reglamento se establecía que el uniforme que deberían llevar los oficiales generales, superiores y subalternos de la Armada Nacional cuando debieran concurrir oficialmente a sepelios sería el uniforme N° 5. Igualmente la Resolución Ministerial del 11 de marzo de 1916 reglamentó el uso del espadín para los oficiales de Marina. Dispuso –igualmente– que el oficial de Marina cuando vistiese uniforme, debería estar armado, adoptando el uso del espadín, dando como modelo una figura con sus características, con dragona y tiros y sustituyendo a la espada, debiendo usarse en actos del servicio y fuera de él, excepto con los uniformes 1 y 3 y cuando se formase parte de tropas de desembarco.

También por Resolución Suprema del 8 de marzo 1917, se dispuso que sería obligatorio que en el equipo de los oficiales de Marina hubiese un ejemplar del *Derrotero de la costa del Perú* de Rosendo Melo.

A propósito de las publicaciones periodísticas que algunos miembros de la Armada efectuaban sobre asuntos personales, el *Boletín de Guerra y Marina* del año 1907, reprodujo un artículo proveniente de Francia que decía:

"El Ejército y la Prensa

El Ministro de Guerra ha dirigido a los Generales Comandantes del Cuerpo del Ejército la siguiente Circular:

Recibo frecuentemente solicitudes de oficiales o funcionarios para replicar a los diarios o demandar ante los tribunales a los autores que publiquen en los periódicos artículos que aquellos juzguen difamatorios o calumniosos. Como la Ley del 28 de junio de 1881, no ha restringido el ejercicio de estos derechos, no puede prohibir aquello que autoriza la ley. Poniendo en conocimiento de los oficiales que pueden ejercer el derecho de respuesta y el de demanda, tendréis la bondad de precaverlos contra el peligro de las polémicas. Cuento con su tacto y corrección para conciliar el ejercicio de sus derechos con la dignidad de sus funciones y el respeto de la disciplina.

Por otra parte, todo abuso del derecho de respuesta o del de demanda, no solamente expondría a los militares que lo cometieron a la sanción del derecho común, sino también a la acción disciplinaria del Ministro, acción que se reserva en toda circunstancia en interés del Ejercito"[8].

El 21 de octubre de 1915, el Jefe de Estado Mayor General de Marina, emitió una Circular Confidencial a la Armada en los siguientes términos:

> "Con motivo de haberse publicado en los diarios de la Capital, artículos referentes a asuntos personales entre oficiales del Cuerpo General de la Armada, esta Jefatura prohíbe por orden del señor Ministro del Ramo, que en lo sucesivo se hagan publicaciones que se relacionen con el personal de la Armada, sin la autorización de la superioridad, haciendo presente que los infractores de esta disposición serán penados con severidad"[9].

Una segunda circular de la misma fecha del Jefe de Estado Mayor, dirigida a los comandos, ordenaba que el saludo militar se efectuase de acuerdo a lo reglamentado, habiéndose observado que no lo efectuaban como era debido, imponiendo severos castigos en tales casos.

El 8 de agosto de 1918 el Jefe del Estado Mayor General de Marina, emitió una Circular que se difundió tanto en el Ejército como en la Marina, señalándose:

> "Este Despacho conceptúa como base fundamental del Ejército y de la Armada, sin la que seria vano pensar en su evidente progreso y engrandecimiento, la solidaridad entre todos los elementos que la constituyen. Esta solidaridad se rompe, siempre, entre los diferentes grupos de la jerarquía militar, cuando las preocupaciones pequeñas de la política interna empiezan a dominar en el pensamiento y lo que es más doloroso aún, en la acción de los que por el espíritu de la noble carrera de las armas, deben circunscribir su esfuerzo y sus aspiraciones y velar por el decoro y la respetabilidad del país. Robustecer por medio de una campaña sin desfallecimientos ese espíritu de disciplina y respeto de las instituciones públicas, debe ser obligación ineludible en quienes tienen bajo sus órdenes a las diferentes clases que lo forman. En tal virtud, me

dirijo a Ud. a fin de que se sirva disponer que los comandantes de las unidades y servicios dependientes de esa Jefatura, sustenten frecuentes conferencias o academias insistiendo sobre las consideraciones que dejo expuestas, a fin de que el elemento militar, alejado radicalmente de las vulgares contingencias que las banderías políticas suscitan, se entregue sin reservas y cada vez más animado del mayor entusiasmo a laborar en la austeridad, el estudio y el trabajo, por el porvenir halagüeño de la patria, que ha considerado siempre a las instituciones armadas, sostenedor insospechable de su garantía"[10].

2. *ESCALA DE SUELDOS*

La Ley N° 1535 del 22 de enero 1912 estableció una nueva escala de sueldos para los generales, jefes y oficiales del Ejército y la Armada, en servicio activo[11]. La escala fue la siguiente:

Clase	Sueldo Lp.	Gratificación Lp.	Indemnización Especial – Lp.
General de división	60,0,00	20,0,00	0,5,00
General de brigada o contralmirante	50,0,00	15,5,00	0,5,00
Coronel o capitán de navío	40,0,00	12,0,00	0,4,00
Teniente coronel o capitán de fragata	35,0,00	10,0,00	0,3,00
Sargento mayor o capitán de corbeta	25,0,00	6,0,00	0,3,00
Capitán o teniente 1ro.	20,0,00	4,0,00	0,2,00
Teniente o teniente 2do.	15,0,00		0,2,00
Subteniente o alférez de fragata	12,0,00		0,2,00
Guardiamarina	8,0,00		0,2,00

Para el Cuerpo de Ingenieros de la Armada rigió la siguiente escala, en tanto el Congreso de la República expidiese la Ley de Situación Militar:

Clase	Haberes Lp.
Primer ingeniero	28,5,00
Segundo ingeniero	19,0,00
Tercer ingeniero	15,2,00
Cuarto ingeniero	11,4,00
Practicante	6,7,50

Todo jefe u oficial declarado clase montada, percibiría la gratificación de caballo de dos libras al mes. De otro lado se estableció que siempre que un teniente segundo o alférez de fragata de la Armada comandara una unidad naval cualquiera, tendría la misma gratificación de mando que la ley asignaba a los tenientes primeros.

Para los efectos del montepío, indefinida y retiro, quedaba en vigencia la escala de sueldos del 12 de julio de 1855.

Asimismo, amerita destacar el decreto supremo del 5 de marzo de 1912 que concedió derecho a la gratificación de mando o Estado Mayor a los jefes y oficiales de la Armada que sirviesen en los siguientes empleos con arreglo a la Ley 1535:

1. Los Primeros Comandantes
2. El Comandante General de las Milicias Navales
3. El Director de la Escuela Naval
4. El Jefe Auxiliar de la Dirección de Marina
5. El Jefe de la Comisión Hidrográfica y el subintendente de Marina[12].

También debe ser reconocida por sus efectos el decreto supremo del 30 de abril de 1912 que dispuso la gratificación del 50% de los haberes a los oficiales de Marina destinados al extranjero o al servicio de montaña. La tripulación percibiría solamente el haber que gozaban en ese momento[13]. Por otro lado, el decreto supremo del 24 de octubre 1913 reguló que los marinos de la Flotilla de Guerra de Loreto percibieran sus haberes, gratificaciones de montaña y racionamiento en la misma proporción que los militares de tierra destinados a esa región[14].

Caso especial lo constituyó la tripulación del monitor *Huáscar*. La Resolución Legislativa No. 1858 del 3 de octubre de 1913 aprobada por el Congreso, interpretó que la disposición contenida en la Ley N° 1357 resolvía que la gratificación del 25% con que se habían aumentado los haberes de los sobrevivientes del *Huáscar* se hiciera extensiva a sus pensiones cualquiera que fuera la naturaleza de ellas, inclusive montepío[15].

Otro caso similar fue el de los sobrevivientes de la corbeta *Unión*, el 25% de aumento sobre los haberes que percibían, se aplicaría a la partida N° 5087 de conformidad con la Ley 2372. Asimismo, la resolución legislativa N° 2438 del 3 de setiembre 1917, les concedió una pensión igual al sueldo correspondiente a los puestos que desempeñaban.

La Resolución Suprema del 6 de marzo 1917, estableció que los guardiamarinas que siguieron los cursos de pilotos aviadores en la República Argentina, percibirían como sueldo mensual la cantidad de 19 libras con dos soles (Lp. 19,2,00) más veinte libras por una sola vez, para gastos de movilidad al emprender el viaje.

3. ASCENSOS

El Código de la Marina Militar de 1886 estableció el sistema de ascensos para el personal de oficiales de la Armada. En su aplicación se observó una serie de anomalías al no estar debidamente reglamentado. Recién en 1908 se dispuso su reglamentación a través de la resolución

suprema del 15 de diciembre de 1908[16]. Se argumentó, entre otras cosas, que era indispensable reglamentar la forma en que debían de rendirse los exámenes concernientes a los requisitos para la promoción de una clase a otra, siendo además preciso conocer los informes de los comandantes de los buques respecto de sus subordinados, oficiales superiores o subalternos y guardiamarinas, a fin de tenerlos en cuenta para los efectos de la aplicación del artículo 11 del Código en vigencia.

Otro tema importante fue el de los exámenes para ascenso. En 1919, en las postrimerías del periodo que nos ocupa, había un resultado poco satisfactorio en los exámenes de promoción, más del cincuenta por ciento de los oficiales salían desaprobados. La causa de este trastorno podría estar, no solamente en las buenas o malas aptitudes de los oficiales de esa época, sino en la postración en que había caído la escuadra por la inacción a la que estaba relegada. Asimismo, existían también otras causas que podían tener más rápida solución, como eran la falta de facilidades para estudiar, falta de buenos programas y de libros adecuados[17].

El servicio a bordo era recargado debido a las guardias, la preparación de las revistas militares, los juegos deportivos y otras comisiones que se encargaban a los oficiales, lo que no les permitía tener un tiempo libre para preparar los exámenes. Por otro lado, no existían programas determinados para el examen, lo que hacía que el oficial tuviera que estudiarlo todo. Pero si la ausencia de programas constituía un obstáculo para el éxito, la falta de libros agravaba el asunto. No existían en la Marina manuales apropiados, y menos bibliotecas especializadas, por lo que los oficiales tenían que recurrir a particulares en busca de publicaciones o copias de textos sobre las materias a examinar.

4. EL CUERPO DE INGENIEROS MAQUINISTAS

Hacia 1906, la Armada contaba con solo tres ingenieros: Pedro Valladares, Arcángel Lino y Edilberto Perales; los dos primeros alcanzaron la clase de capitanes de fragata y este último la clase de capitán de navío. Por esta razón –la falta de ingenieros navales–, los primeros cruceros construidos en Inglaterra, *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, tuvieron personal extranjero para el manejo de sus máquinas, siendo la mayoría ingleses.

En esa época, nuestro personal de máquinas estaba compuesto en parte por jóvenes formados en factorías o ingenios de las haciendas, y otra parte provenía de personal de los buques mercantes, que adquirían la especialidad en la práctica sin ningún conocimiento científico.

Tanto la escasez como la poca experiencia en el manejo de las máquinas de los buques, obligaron a que el Gobierno se viese en la obligación de contratar personal para cubrir las plazas vacantes en los

buques; esto naturalmente originó un malestar entre el personal de carrera, pues se hallaban en desventaja en lo que se refiere a haberes, que eran hasta el cincuenta por ciento más en los contratados, contando además con las consideraciones y preeminencias inherentes a la clase militar conque los investían.

En un editorial, la *Revista de Marina*[18] en uno de sus párrafos observó:

> "Nosotros creemos que debería haber alguna diferencia, pues, los maquinistas de escalafón son servidores de la Nación sujetos a los mismos principios que los oficiales de guerra, sirven al país por convicción y con el interés natural del que cuida una cosa propia, ellos, deben estar sujetos a una ley de ascensos, de retiro y de indefinida como los oficiales de guerra y deben gozar de todas las preeminencias y ventajas correspondientes a las clases que invisten; los maquinistas contratados son individuos cuyo único fin es ganar el dinero que se les paga y, como todo mercenario procura el menor gasto posible de sus energías en cambio del mayor rendimiento metálico que pueda conseguir. El maquinista de escalafón es un oficial en quien el país puede confiar y de quién la patria puede esperar o exigir un sacrificio. El maquinista contratado es un operario de quién el país no puede esperar nada".

Además, dentro de la misma Armada, los ingenieros maquinistas se sentían discriminados, y en verdad lo eran, quizá porque no provenían de una escuela y esto no sucedía solamente en nuestra Marina, sino también en muchas otras que tenían estos cuerpos separados. En los Estados Unidos, el Gobierno Federal, frente a estas divisiones que provocaban asperezas con los oficiales de guerra, resolvió la dificultad decretando la fusión de ambos cuerpos, ocasionando grandes ventajas y la terminación de rivalidades existentes.

Desde esta época se propuso que, si bien la Escuela Naval no estaba preparada para abocarse en la preparación de ingenieros maquinistas, se estableciera en la Escuela de Artes y Oficios un curso especial, adoptando los programas y reglamento de Argentina. También se proponía enviar a algunos alumnos a Europa para perfeccionar sus conocimientos mediante la práctica en países más adelantados en desarrollo tecnológico. Este proyecto se llevó a efecto con la creación del Pensionado de Maquinistas en Inglaterra, asunto que será tratado en el capítulo correspondiente a la formación e instrucción naval.

Otro motivo de descontento entre el personal de carrera de Ingenieros Maquinistas, era el hecho de que estaban comprendidos dentro de la ley que se promulgó el 10 de mayo de 1879 siendo presidente de la República Mariano Ignacio Prado, y vigente en esa época, en la que el artículo 5 establecía equivalencias; así los inspectores de máquinas y primeros maquinistas eran equivalentes al grado de capitán de Ejército, los segundos maquinistas a tenientes, los terceros maquinistas a subte-

nientes, los cuartos maquinistas a sargentos primeros, los fogoneros a sargentos segundos y los carboneros a soldados[19].

El decreto supremo de 23 de abril de 1912, creó la sección de Aprendices de Ingenieros Mecánicos en la Escuela Naval. Esta se inicio con cinco alumnos. El Estado debería pagar Lp. 1,5,00 para la alimentación de cada uno de ellos, siendo de cuenta de los interesados los demás gastos personales y los que exigieran su instrucción[20].

Otra norma: el decreto supremo del 21 de mayo de 1915 reguló la situación de los maquinistas de la Escuadra y su respectiva inscripción en el escalafón. Por otro lado, la ley N° 2118 que estableció los escalafones del Ejército y Marina, no llegó a determinar la situación militar de los maquinistas de la Escuadra; en todo caso, para el buen servicio era conveniente considerar a los expresados en los respectivos escalafones, en armonía con la citada ley[21].

La resolución suprema del 5 de enero de 1916 prescribió los despachos para los ingenieros mecánicos de la Armada y los títulos correspondientes para los practicantes de máquinas. Consideraba esta norma que era conveniente expedirles despachos a fin de regularizar la situación en que se encontraban por falta de dicho documento, puesto que los referidos ingenieros mecánicos contaban con los mismos derechos, goces y preeminencias que los oficiales de la Armada Nacional, y se hallaban sujetos a las ordenanzas y reglamentos que regían en la Marina Militar[22].

El 18 de febrero de 1919, el Gobierno estableció por supremo decreto, la asimilación del cuerpo de maquinistas con el de los oficiales de guerra, desde la clase de guardiamarinas para los 4tos. ingenieros mecánicos, con menos de tres años de antigüedad, hasta la de capitanes de fragata para los inspectores de máquinas. Por el mismo decreto se concedía a los ingenieros mecánicos las mismas prerrogativas, haberes y derechos de sus equivalentes del cuerpo de guerra[23].

En cuanto a la Libreta de Embarque para la Marina Mercante, regulada por la resolución suprema del 11 de febrero de 1919, esta se puso en vigencia para el uso del personal de dicha marina. Fue formulada la Libreta por el teniente 1ro. Fidel Escuza, de acuerdo con el informe del Estado Mayor General de Marina[24].

Posteriormente, en el Oncenio de Leguía, se creó el Cuerpo Único en la Armada y se dispuso que se aumentaran en un año más los estudios en la Escuela Naval, a fin de seguir el curso de Ingeniería.

5. LOS CONTADORES DE MARINA

En 1909 se suscitó entre la oficialidad un descontento porque el Código de la Marina vigente en esa época no lo contemplaba. Se trataba de la situación de los contadores, a quienes ni en el código ni en los

reglamentos vigentes se fijaban la asimilación y la escala de ascensos, los que de hecho les daban de alta en el servicio directamente con la clase de tenientes primeros.

El descontento que causaba esta forma de asimilación entre la oficialidad, se tradujo en un artículo en la *Revista de Marina* que en forma muy franca exponía esta inquietud. Transcribimos algunos párrafos cuyos conceptos e ideas a través del tiempo dieron por resultado que se reglamentara la carrera de los contadores de Marina:

> "Ha sido costumbre entre nosotros el asimilar "de hecho" (sin que hubiera ley que a ello lo autorice) a los Contadores a la alta clase de Teniente Primero, proceder por demás incorrecto, que bien puede ser origen de serias dificultades, pues no creemos nada lógico, nada sensato, que mientras un oficial de guerra para llegar a la clase de Teniente Primero, necesita según ley, cuando menos siete años de servicios como embarcado, un Contador desde el primer día que es dado de alta a bordo, tiene derecho, porque la costumbre se lo ha reconocido, de ostentar los tres galones de esa alta clase, sin tener noción ni siquiera de lo que ellos significan. De aquí resulta que un Contador, tres días después de su ingreso a la escuadra, resulta ser de superior jerarquía que un Teniente 2do. con seis años y once meses de servicios. A nuestro juicio, para ser mas clara la condición militar de los Contadores de la Armada, deberían ser estos asimilados, al ser dados de alta por primera vez, cuando más a la clase de Alférez de Fragata e ir ascendiendo en jerarquía y sueldo, en conformidad con una escala sensata y justa. Esto, mientras se dicte una ley de ascensos en la que dichos empleados estuvieren comprendidos"[25].

Se proponía que el Estado otorgase becas en la sección comercial del Colegio de Guadalupe o en la Escuela Técnica de Comercio.

B. EL PERSONAL SUBALTERNO

Si la situación del personal superior en 1906 fue cuestionable en muchos aspectos, la del personal subalterno fue realmente dramática. La Superioridad Naval demostró muy poco interés en mejorar las condiciones físicas, morales y educativas, prevaleciendo anacrónicas costumbres en el trato, donde el castigo corporal y los prolongados arrestos sumados a una notoria carencia de vestuario apropiado influyeron grandemente en la moral de este personal, produciendo deserciones frecuentes.

De 1901 hasta 1910, funcionó a bordo del transporte *Constitución* la Escuela de Grumetes, sin embargo los resultados de su labor fueron muy deficientes pues no se tuvo cuidado de seleccionar al personal que lo integraba, en su mayoría jóvenes insoportables en sus hogares y gente de mal vivir que eran enviados allí por vía de corrección.

En la *Memoria del Ministro de Guerra y Marina* correspondiente al

año 1910, el coronel José R. Pizarro al respecto sostuvo:

> "Escuela de Clases. La Escuela de Grumetes, después de haber funcionado durante largos años en el pontón *Perú* y en el transporte *Constitución* ocasionando ingentes gastos, no ha producido buenos resultados, haciéndose necesario su clausura definitiva. En los buques de nuestra Escuadra, se trata de formar hoy, el personal de suboficiales, pero este sistema sólo puede aceptarse como transitorio y ya es tiempo de preocuparse de la creación de una Escuela especial..."[26]

En 1908, el teniente 2do. Juan Althaus confeccionó un "Manual del Personal subalterno de la Armada" que lo consideraron de mucha utilidad pero que fue publicado por partes en la *Revista de Marina* y, por lo tanto, no tuvo mucha difusión en las diferentes unidades y dependencias de la Armada.

El 22 de junio de 1912, en los últimos meses del primer gobierno de Leguía, fue promulgada la Ley N° 1569 y refrendada por el ministro de Guerra y Marina, Juan Manuel La Torre. Su contenido era el siguiente: el Capítulo I, regulaba el ámbito del Servicio Militar Obligatorio, el mismo que era para todos los peruanos de 21 a 50 años. El Capítulo II, prescribía sobre el Ejército y las Fuerzas de mar. El Capítulo III, se refería a la Inscripción en general; mientras que el Capítulo IV, establecía regulaciones acerca del registro de Inscripción. El Capítulo V, trataba sobre la Clase, en tanto que el Capitulo VI, se refería a las Excepciones y dispensas y manera de calificarlas. El Capítulo VII, al Sorteo; el Capítulo VIII, a la Libreta de Conscripción. El Capitulo IX, normaba el Registro Militar. Por su parte, el Capítulo X establecía reglas sobre el llamamiento del contingente. El Capítulo XI, sobre los Voluntarios, mientras que el Capítulo XII, disponía sobre el Reenganche. El Capítulo XIII, se refería a las Penas. Finalmente, los capítulos XIV y XV contenían las denominadas Disposiciones Generales y Disposiciones Transitorias[27].

En 12 de julio de 1912, mediante un decreto supremo se normó acerca de las condiciones para el ingreso a la Escuadra de los oficiales de mar, siendo uno de ellos, indispensable que fuesen examinados y aprobados por un jurado nombrado para el efecto. No podían, además, ser admitidos sino por orden del ministro de Guerra y Marina, que en cada caso, dictaría las disposiciones pertinentes. Esto se hizo con la intención de estar en aptitud de adquirir el derecho de prolongar su permanencia en la Armada[28]. En las postrimerías del periodo que tratamos, 8 de abril 1919, se contó con el Reglamento para la "Organización de la Escuela de Oficiales de Mar", el cual fue aprobado por el decreto supremo de la fecha[29].

Mediante la resolución suprema del 17 de junio 1916 se reglamentó la conscripción naval, ampliando de este modo, el Reglamento de la Ley del Servicio Militar Obligatorio en lo referente a Conscripción Naval.

El personal era reclutado por medio de la conscripción obligatoria. Las tripulaciones de los buques estaban pues, formados en parte por este personal, por conscriptos y voluntarios, y los oficiales de mar generalmente eran mercenarios contratados que de improviso se veían uniformados y con un grado de mando sobre las tripulaciones sin haber tenido una instrucción militar previa.

El salir francos a tierra, más que un derecho era una gracia del comandante y los criterios en cada buque variaban de acuerdo al entendimiento y tradiciones ya pasadas que algunos comandos aún conservaban. Generalmente, se aceptaba que "saltaran a tierra" cada 15 días, pero como los arrestos estaban a la orden del día, las estadías a bordo se prolongaban a un punto que lo consideraban como una carcelería. No existía, pues, una reglamentación sobre las salidas del personal, y muchos jefes seguían aferrados a las costumbres antiguas, cuando los buques de la Armada eran cárceles donde se enviaba a los vagos y reos a cumplir sus condenas[30].

En cuanto a los uniformes, a pesar de que existía un Reglamento para su uso y confección, por ser fabricados en los talleres del Estado, dejaban mucho que desear por la mala calidad de su material. Además, si bien este Reglamento fijaba la forma y el color del uniforme, no fijaba el número de prendas que debía darse a cada individuo, razón por la cual había una irregularidad en el vestuario en los buques, que en algún momento llamó la atención de la prensa, como lo testimonia el siguiente editorial de *El Comercio*:

> "Es muy de sentir que el Presidente de la República, después de la visita que hizo el domingo a la isla de San Lorenzo, con el objeto de instalar la Estación de cuarentena y el sanatorio para militares, no se detuviera en los buques de nuestra Armada y se diera cuenta del triste cuadro que ofrecía la marinería que en esos buques sirve. Si el Presidente de la República hubiese visitado esas naves de la Armada, reunidas todas ellas en el Callao, por curiosa coincidencia habría visto que sus tripulaciones carecen de ropa de invierno; que los marineros tienen que vestir aún los delgados uniformes de verano y que un grupo de conscriptos a bordo del crucero *Lima* está todavía en traje de paisano porque ni siquiera ha habido para ellos los ligeros uniformes que en verano se estilan. Hubiera visto que la tripulación carece de calzado y que los pocos que la llevan han tenido que adquirirlo con sus ahorros y sacrificios; hubiera sabido que esos pobres servidores de la patria, no tienen para dormir sino sus desmantelados "coys" pues no se les ha proporcionado ni una frazada siquiera para abrigarse en las noches que la acción marítima hace más fría e inclemente, tal vez le hubieran dicho que en esas noches turban la tranquilidad de la vida marina las toses cavernosas de desgraciados marineros que el cumplimiento del deber los han llevado allí y que el abandono tiene enfermos y a quienes el frío obliga a buscar en los rincones







Tripulación, marinería y escenas de la vida a bordo del transporte *Iquitos*, durante su viaje a Europa el año 1912. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

mediante inverosímiles posturas, el abrigo que la administración pública no les da; habría visto que en las carboneras no hay carbón, ni en los buques el más ligero botiquín; quizás le habrían relatado que en pasadas semanas al efectuar una maniobra, un instrumento de cobre causó a un pobre marinero un rudo corte en una de las piernas y se hubiera el infeliz desangrado como empezó a ocurrirle, si la piedad de los oficiales no hubiese acudido a evitar un daño de consideración mayor y estos no hubieran atendido al sufrido con los elementos que su ingenio les arbitró, ya que en el buque no había nada para ese objeto. Esto y mucho más hubiese visto el Presidente de la República si al regreso de San Lorenzo se hubiera detenido en los buques de la Armada y hubiera interrogado con interés lo que allí ocurre. Fácil es, sin embargo, para el Jefe de Estado investigar lo que en esa repartición pública sucede y más fácil aún procurarle remedio. El Presupuesto de la República contempla esos gastos con largueza; sólo para los cruceros *Grau* y *Bolognesi* se ha fijado una partida de Lp. 50,000 y con el presupuesto administrativo [...] se detalla gastos para el *Grau* de más de Lp. 21,000 dando un total que arroja un remanente de Lp. 8 000 que en ese presupuesto figura con el rubro de saldo a disposición del Gobierno. Hay pues margen para atender a esas necesidades de la tripulación de nuestros buques. Es sabido que un equipo completo de marinero (dos uniformes, gorra, cama, etc., todo de la mejor calidad) importa, traído de Europa y puesto en el Callao la suma de S/. 45 y suponiendo 300 marineros para cada uno de nuestros buques, cifra exagerada pues estos no pasan de 250 en los cruceros, siendo mucho menor en los demás barcos, tendríamos una suma de Lp. 1,300 por buque y como estos son cinco, (*Grau, Bolognesi, Iquitos, Lima* y *Chalaco*), la cifra total fluctúa alrededor de Lp. 8,000, precisamente el saldo a que hemos hecho referencia sin aludir a que a ese presupuesto administrativo y en cada barco hay fuertes partidas para equipo y vestuario de las tripulaciones y para los elementos indispensables de los que sin embargo carecen.

Es de presumir que en atención a estas graves revelaciones, se tomará por el Gobierno alguna medida que ponga término a tan deplorable situación y liberte a las tripulaciones de nuestra Armada del triste estado en que yacen hoy. No sería extraño que mañana se hiciese decir que nada de esto es verdad, que nuestros marineros tiene un espléndido vestuario de invierno, que las carboneras rebosan de carbón y que no es botiquín sino botica lo que hay a bordo; pero como el país sabe a que atenerse, como este es un hecho notorio en la Armada y de él está enterado todo el que tiene alguna relación con nuestros buques o con el puerto, tales afirmaciones carecerían de valor. El Gobierno no puede ignorar que cuanto dejamos dicho es exacto y que hay urgencia en que estas cosas se remedien"[31].

Al día siguiente, el mismo diario nacional volvía a comentar sobre el asunto:

"El artículo que publicó ayer *El Comercio* denunciando la triste situación

en que se encontraba la marinería de nuestra Escuadra, descalza en su mayor parte y sufriendo los rigores de la actual estación bajo sus destrozados vestidos de dril, fue recibido con júbilo por los interesados en salir de tan calamitoso estado y ha producido efecto público e inmediato. En las primeras horas de esta mañana se transportó a los buques con gran precipitación, numerosos fardos de ropa y de calzado para la marinería y empezó la distribución de prendas con gran consentimiento de esos servidores de la nación, que tiene al fin un vestido apropiado a la estación y presentable"[32].

En 1908 un jefe de Marina propuso al Gobierno un proyecto de uniformes[33], indicando que podría hacerse un contrato en Inglaterra para la provisión anual de vestuario a nuestra armada que –dijo– traería innegables ventajas y que se resumirían en:

1. El suministro regular de vestuario fino, bien confeccionado y de larga duración.
2. La economía que reportaría al Gobierno, la adopción de esta medida.
3. La desaparición de zozobras cuando se necesita la asistencia de las tripulaciones unidas uniformadas a cualquier formación.
4. El derecho que habría de exigir a cada individuo de vestir correcta y decentemente el uniforme.
5. El suministro de la ropa de faena, ayudaría a conservar en mejor estado y por más tiempo el resto de los uniformes.

El citado oficial sugería que la casa Keffalas & Co. de Liverpool, proveedora de vestuario a la Armada Argentina, podría tomar con ventaja para la Marina peruana, esta contrata.

El proyecto, por ser una referencia interesante de la época, consideramos válido reproducirlo:

Proyecto de vestuario para la marinería de nuestra Armada por un año

Número de prendas por cada individuo	Costo		
	Libras	Chelines	Peniques
2 ternos azules de paño 14/4 c/u	1	8	8
1 corbata de seda doble	1	2	9
2 gorras azules de paño a 1/7 c/u	1	3	3
2 cintas de seda con nombres del buque o dependencia a 8 pen. c/u	1	1	4
3 fundas blancas a 5 pen. c/u	1	3	3
2 ternos blancos de dril a 7/11 c/u	1	15	10
2 cuellos postizos a 1/1 1/3 c/u	1	2	3.5
2 pares de botines a 7/4	1	14	8
1 navaja con pasador y 2 rabizas para navaja	1	4	1,5

Número de prendas por cada individuo	Costo		
	Libras	Chelines	Peniques
1 saco abrigo de paño	1	16	6,5
2 pares guantes blancos a 6 3/4	1	1	1,5
2 ternos de faena a 6/10 c/u	1	13	8
3 camisetas de algodón a 1/8 1/2 c/u	1	5	1,5
3 calzoncillos de calicó a 1/1.5 c/u	1	3	4,5
3 pares de calcetines a 4 1/4 c/u	1	1	3,5
SUMA	15	12	4,5
Enfardelaje, etc.	5	12	7,4
Flete, seguro, etc.	11	2,5	
Precio del vestuario puesto en el Callao	6	4	2,5
Total en moneda nacional	Lp. 6 210		

En la *Revista de Marina*[34] correspondiente a abril de 1908, un oficial que con frecuencia escribía con el seudónimo de Arufa, se refirió en aquel número al poco control que se tenía sobre los oficiales de mar en lo que se refería a su vestuario. En su observación hizo ver cómo era la disciplina en la época y el poco control que se ejercía en las unidades de la Escuadra. Lo interesante es relevar que había mucho interés por parte de oficiales –que bajo sus iniciales o seudónimos– formulaban duras críticas y, a pesar de ello, eran acogidas por la *Revista de Marina* y que indudablemente influyeron en el ánimo de la Superioridad Naval. Un artículo que transcribimos, muestra esa actitud crítica, pero constructiva:

"Es indispensable llamar una vez más la atención de quién corresponda, acerca del uso indebido que hacen los oficiales de mar de algunos de nuestros buques, de insignias y distintivos que no corresponden a las clases que invisten. Está casi generalizado entre nuestros oficiales de mar, el uso de las placas que señala el Reglamento para el Cuerpo general. Esa placa es y debe ser única y exclusivamente emblema de los señores jefes, oficiales y guardiamarinas y asimilados, debiéndose prohibir en absoluto y con energía su uso por los individuos del personal subalterno. Cierto es que en el Reglamento de uniformes, ha habido error en la lámina respectiva, pues ese Reglamento, al hacer la descripción de las prendas dice en su página 21 que en la gorra, los Oficiales de mar llevaran sólo un Sol con ancla. Los Segundos Comandantes de los buques, así como los señores Oficiales de guardia, deben ser estrictos en exigir a los oficiales de mar el uso de las insignias que les corresponde conforme al Reglamento, prohibiéndoseles el que por pedantería lleven aquellas que pertenecen sólo a la Plana. Es indispensable el que haya algo de cuidado en el vestir de la gente que sale de paseo o en comisión a tierra, pues muchas veces se ven marineros u oficiales de mar de algunos de nuestros buques que llevan indumentarias

por demás reprochables. Debe exigirse a los oficiales de mar, el uso del cuello o un corbatón que lo reemplace, pues por razones de economía, se presentan estos individuos, en cualquier parte y sin miramiento alguno, con el cuello completamente desnudo. A los marineros que salten a tierra, debe obligárseles a usar calzado, es de efecto desastroso ver en tierra a un individuo que vistiendo uniforme marche con los pies descalzos".

Era pues casi general el mal estado del vestuario con que se presentaban los marineros a bordo así como en las dependencias de tierra. La marinería utilizaba el mismo vestuario tanto para pasar revista y salir como para las faenas diarias, trayendo como resultado su mal aspecto y el rápido deterioro de la ropa. El teniente 2do. Ernesto Salaverry, propuso que se debía dotar a cada individuo con dos trajes y que este vestuario se descontase de sus haberes, para obligar al personal a cuidarlo. Para ello proponía además que se le aumentase el sueldo a razón de dos soles mensuales. Cancelado el vestuario, seguirían percibiendo el aumento, siempre y cuando hubiesen conservado en buen estado el uniforme. También señalaba la necesidad de que el Reglamento de uniformes estableciera claramente el uso de las insignias en el personal, ya que algunas prendas estaban descritas con vaguedad, motivo por el cual cada jefe obligaba a sus subalternos a utilizar las insignias según su propia interpretación. Criticaba también el que los mayordomos y cocineros, que eran personal civil contratado, utilizasen uniforme e insignias similares a los oficiales de mar, y que los marineros uniformados, se ocupasen de transportar por la población hasta el muelle, los pedidos de las casas proveedoras[35].

Al poco tiempo surgió otro comentario respecto al vestuario: "De acuerdo con el nuevo Reglamento de Uniformes, las camisas blancas de la marinería no llevan cuello, ni vivo azul de especie alguna, debiendo usarse sobre cuello azul solamente para paseo. Sin embargo la ropa blanca ha seguido confeccionándose por los talleres de la Intendencia de Guerra, de acuerdo con el antiguo reglamento, esto es con cuello azul fijo a la camisa; en cambio la ropa blanca venida de Europa ha sido hecha en conformidad con el nuevo Reglamento, de donde resulta una notable diferencia cuando la gente viste con el traje blanco de diario. Además la ropa blanca, conforme con el antiguo Reglamento, presenta el inconveniente de desteñírsele con rapidez en los continuos lavados, el cuello azul que lleva adherido, mientras que el sobre cuello actualmente reglamentario, que no requiere tan frecuentes lavados, por usarse sólo durante los paseos, conserva mejor su color"[36].

El personal de la Flotilla de Loreto también era preocupación de la Superioridad. En abril de 1913, se ordenó que los oficiales y tripulantes del aviso *Cahuapanas* debían uniformarse como correspondía. Como el uniforme de la marinería debía ser confeccionado en tela caqui, los

oficiales de mar también debían usarlo igual. Respecto al uniforme de los prácticos, debía ser dollman y pantalón color caqui igual al de los oficiales, pero en lugar de llevar hombreras, se distinguiría por un galoncito dorado en la bocamanga para el 1ro. y dos para el 2do[37].

El jefe de la Flotilla, informó al prefecto del departamento, que además de carecer de un reglamento especial, la tripulación no tenía uniformes, teniendo que vestir traje civil, dando oportunidad a que se resienta la disciplina que correspondía a toda embarcación militar. Señalaba que el vestuario había sido suministrado algunas veces por la Superioridad y otras adquirido en plaza directamente por la tripulación o el encargado de la lancha, a cuenta de sus haberes. Proponía que se retuviese una cantidad mensual de los sueldos de la marinería para suministrarles vestuario, cama y artículos de rancho, ya que recibían un haber igual al de las embarcaciones mercantes. Esta acción daría uniformidad en las prendas, así como mejor calidad y precio[38].

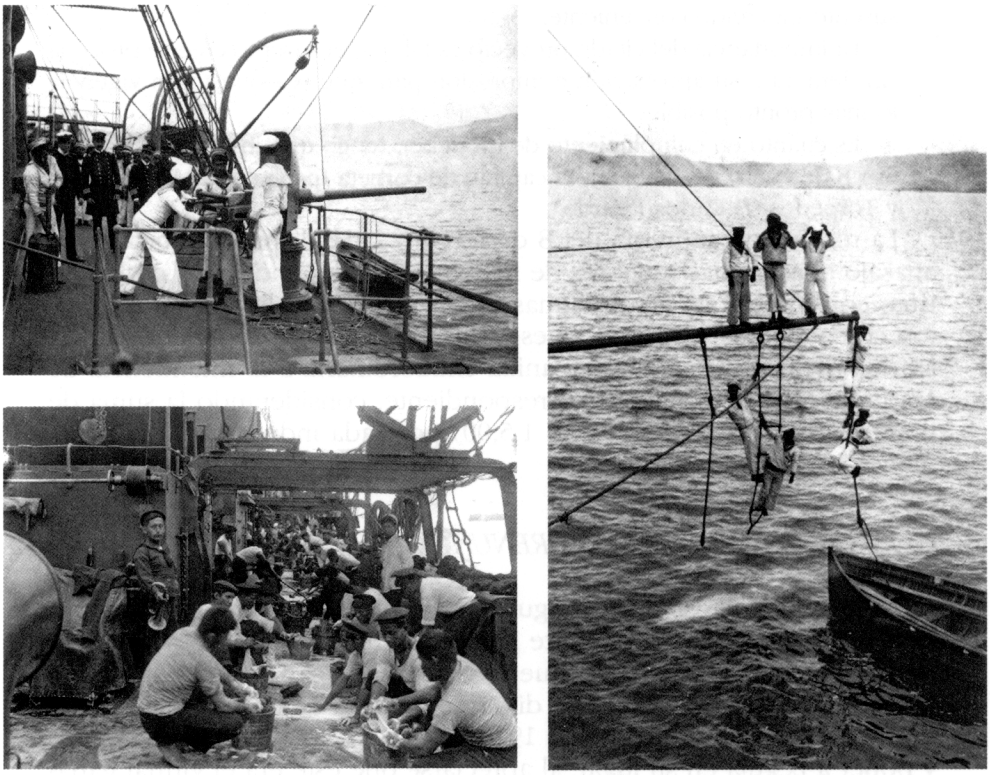
Lo propuesto por el jefe de la Flotilla fue aceptado, ya que por Orden General del 31 de mayo de 1913, se resolvió que la Subintendencia de Guerra, cuidase de suministrar oportunamente los uniformes necesarios para las tripulaciones de la Flotilla, compuestos de camisa, pantalón, zapatos y gorra, descontándoles mensualmente a cada tripulante 2,50 Lp. para la ropa interior y los útiles de rancho y aseo[39].

El problema de la falta de marinería preparada continuó. En octubre de 1917, el capitán de corbeta Inspector de electricidad y torpedos, Carlos Fajardo, se dirigió al Jefe de la 2da. Sección del Estado Mayor, comunicándole lo siguiente:

> "No siendo posible continúe el personal subalterno de la Marina Nacional, en el estado actual de deficiente preparación científico profesional en las especialidades de torpedos, electricidad, radiotelegrafia y defensa submarina por carecer el país de Escuela de Especialistas de la Armada y material correspondiente; la Inspección cree conveniente proponer a la Superioridad, se gestione el ingreso de personal seleccionado a las Escuelas de la Marina de la República Argentina en número suficientes de modo que se puede elegir entre el más aprovechado para que sirva de base, al establecerse las escuelas correspondientes en el país".

En 1918 aún se notaba falta de reglamentaciones pertinentes al manejo del personal subalterno en sus obligaciones y deberes. Así, se hizo en la siguiente nota:

> "Señor Capitán de Navío Sub Jefe del Estado Mayor General de Marina.– En cumplimiento del Decreto anterior, tengo el honor de emitir el Informe siguiente, que habiendo estudiado el proyecto sobre reglamentación de los deberes militares y obligaciones del personal subalterno embarcado y de acuerdo con el Teniente 1ro. de la Armada Don Federico Taboada autor del proyecto, se han introducido algunas pequeñas modificaciones que el



Escenas de la vida a bordo del crucero *Bolognesi* y transporte *Constitución*. Año 1906. (Reproducida del Archivo Histórico de Marína).

suscrito ha creído conveniente.

La importancia del citado proyecto es tal que el suscrito cree se proceda sin demora a su aprobación e impresión para que sea puesto en vigencia lo mas pronto posible.

Es cuanto en cumplimiento de mi deber, tengo que informar a Ud. Callao 8 de enero de 1918. S.J. El capitán de corbeta Inspector de Electricidad y Torpedos (f) Carlos Fajardo".

La resolución suprema del 8 de febrero 1918 dispuso "procurar un agasajo a las planas menores de los buques y dependencias de la Marina, con motivo de las próximas fiestas de carnaval". Por tal motivo, los comandantes de los buques y los jefes de las dependencias de Marina, deberían pasar una planilla extraordinaria a la Intendencia de Marina u Oficina pagadora correspondiente, considerando la suma de un Sol cincuenta centavos (Lp. 1,5,00) por cada individuo de la plana menor[40].

C. EL CASO GÁREZON Y LA RENUNCIA DE UN MINISTRO

Al asumir la presidencia Augusto B. Leguía, en su primer gobierno (1908-1912), su primer Gabinete Ministerial fue presidido por Eulogio Romero y como ministro de Guerra y Marina el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, de quien se dijo que fue uno de los cabecillas en el levantamiento del 4 de julio de 1919 para derrocar al presidente Pardo y poner a Leguía en su lugar, al apreciarse que este era el virtual ganador en las elecciones de mayo a la Presidencia de la República.

Fue el comandante Ontaneda el primer marino que en este periodo fue designado como ministro del Ramo de Guerra y Marina, pero no tuvo la oportunidad de hacer algo positivo por su Institución, pues no duró mucho tiempo en el cargo.

El motivo de su poca permanencia en el Despacho tuvo su origen en el nombramiento por resolución suprema del 2 de marzo de 1909, del capitán de navío Pedro Gárezon como comandante principal de las Milicias Navales y capitán de Puerto del Callao, "de quién quedan subordinados los Comandantes de los buques de la Escuadra". Así rezaba el tenor de dicha Resolución y bajo este aval, cuando los comandantes de los buques de la Escuadra le fueron a presentar su saludo de cortesía, les comunicó que iría de visita a los buques surtos en la bahía y que esperaba le hicieran los honores de cañón correspondientes e izaran la insignia de mando de reglamento. Así se hizo cuando se efectuó la visita; cada buque disparó 11 tiros de cañón y esta vez tuvo que ser disparos de bala porque carecían de tiros de fogueo; no lo hicieron aquellos buques que tenían menos de siete piezas de cañón porque así lo disponía el reglamento de honores. Durante esta visita se hallaban

presentes los buques de guerra *Catinat* de nacionalidad francesa y el *general Guerrero* de México, quienes se abstuvieron de intervenir en los honores que se estaban efectuando.

Pero el comandante Gárezon, con esta visita de retorno de saludos no dio término a sus exigencias; haciendo referencia al decreto de su nombramiento, comunicó por escrito a los comandantes que efectuaría a cada buque una inspección de personal y material. Aquí es donde se dio inicio a una acción que tuvo mucha repercusión, que escapó de los linderos estrictamente castrenses y dio pábulo a que los medios de información de la época dieran rienda suelta a sus especulaciones al extremo de lograr dividir las opiniones.

Los comandos, al recibo de la orden, consultaron los reglamentos y códigos pertinentes y juzgaron que tal disposición no era compatible con las atribuciones que le confería su nombramiento y menos aún en la "... forma depresiva para su dignidad militar en que estaba concebida la Orden del día".

Comisionado uno de los comandantes para manifestar al ministro Ontaneda la necesidad de expedir el nombramiento respectivo para que los jefes de las unidades pudieran sujetar sus procedimientos a las prescripciones del Código, el ministro "... sin tener en cuenta las razones expuestas y sin proceder de acuerdo con el Sr. Presidente", ordenó al director de Marina que oficiara al comandante Gárezon, que las atribuciones que correspondían a su cargo eran las mismas que detalla el Código de la Marina Militar para el comandante general del Departamento.

En cumplimiento de dicha orden, el director de Marina ofició al comandante Gárezon con fecha 29 de Marzo la siguiente disposición:

> "El Señor Ministro del Ramo me encarga decir a U.S. que en virtud de la Suprema Resolución del 2 del presente, las atribuciones que corresponden al cargo de U.S. con respecto a los buques de la Escuadra, son las mismas que detalla el Código de Marina Militar para el Comandante General de Departamento. (Firmado) *SÁNCHEZ CARRIÓN...*"

Los comandantes consideraron que las atribuciones de un comandante general de Departamento deberían ser promulgadas tajantemente por una resolución suprema, tal como lo establecía el artículo del Código: "El Comandante General de un Departamento Marítimo o fluvial será nombrado por el Supremo Gobierno de entre los Oficiales Generales o Capitanes de Navío".

Por lo tanto, bajo esta norma, se interpretaba que no estaban obligados a rendir los honores que el comandante principal de las Milicias Navales exigía, porque ni su primera Resolución, ni lo indicado por el director de Marina avalaban tal exigencia. Así lo hizo saber, mediante oficio, el comandante del crucero *Almirante Grau*, Numa Pompilio

León, al comandante principal de las Milicias Navales.

Los acontecimientos que se suscitaron posteriormente fueron recogidos de las publicaciones aparecidas en el diario *El Comercio* de los días 24, 25 y 26 de abril de 1909 y de la Revista Semanal Ilustrada *Variedades* del 1ro. de mayo 1909. El parte oficial del comandante Gárezon detallando los incidentes ocurridos los transcribimos tal como aparecieron en *El Comercio* del 25 de abril de 1909:

"Comando Superior de la Escuadra, Callao 24 de abril de 1909

Señor Capitán de Navío Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Hondamente afectado por los sucesos ocurridos a bordo de los buques de la Escuadra a causa de la anunciada revista de inspección que en el obligado ejercicio de mis funciones es de práctica en ellos, previniéndola con discreta oportunidad a todos los señores Comandantes que por Suprema Resolución del 2 de marzo de 1909, me confería tales funciones. Sólo había anhelado, darle minuciosa cuenta de lo satisfactorio de su resultado, conociendo como conozco el acendrado interés que inspira a U. S. cuanto se relaciona con el bien, el progreso y el prestigio de una Institución que en todas circunstancias ha sido y debe seguir siendo, modelo de disciplina, garantía de orden y timbre de orgullo; pero si bien en lo material, tengo la complacencia de poder halagar a esos patrióticos y justos sentimientos participándole el buen estado de conservación, regularidad en la marcha rutinaria de los servicios etc. debo tener que elevar a U.S. la realización de un hecho sin precedente alguno en la historia de nuestra Marina, pone en peligro, no solamente el buen nombre de ella, sino que atenta a la majestad de las Ordenanzas y por consiguiente de la Ley; vulnera los sagrados principios de la autoridad, hecha por tierra las bases de su propio surgimiento y se erige en amenaza contra la estabilidad del orden público que hoy mas que nunca interesa a todos vivamente conservar tanto dentro como fuera del país...insólita falta de disciplina que de común acuerdo han demostrado individual y colectivamente los comandantes de los buques, negándose a reconocer el Comando directo que se me ha discernido sobre ellos y toda la Escuadra y cuya autoridad sin embargo invisto y como sabe U.S. por las sucesivas resoluciones dictadas.

Por el oficio de la Comandancia del crucero *Almirante Grau* que en original me cumple adjuntar a U.S. vendrá en conocimiento de la inadmisible causal en que el oficiante funda su negativa para cumplir mi orden que por mi nota # 218, les fue comunicada, por la copia de la referida nota que también incluyo, verá U.S. que yo no exigía más que el cumplimiento de una preocupación del Código.

Expresa el señor Gárezon que ya había advertido tanto en el Comandante Numa P. León como en los demás, propósitos de resistencia, conferenció con ellos y trató de desvanecer persuasivamente de su error, ar-



- *Más que la indisciplina de Ud. comandante, lo que me ha molestado es la falta de instrucción técnica de su gente.*
- *Cómo así Excmo. señor?*
- *Porque en once tiros con bala que disparó el Iquitos á Gárezon no dio ni una vez en el blanco.*



Un distinguido marino
Que revolvio la marina
Y ha derrumbado un ministro
y se quedo sin ... insignia.

El caso Gárezon caricaturizado en *Variedades*.
El capitán de navío Pedro Gárezon, nombrado comandante de las Milicias Navales y capitán del Puerto del Callao, exigió de la Escuadra honores que los comandos juzgaron no estaban obligados a rendir.
(Reproducida de *Variedades*, Año V, N° 61, Lima, 1 de Mayo de 1909).

gumentando lo legal de su ejercicio y el derecho que exigía para rendirle honores y saludos que correspondían a su insignia. A pesar de su "... deliberada, maliciosa obstinación... juzgué necesariamente imprescindible en salvaguarda del principio de autoridad, por bien de la moral, disciplina y de la obediencia y respeto que debía llevarse a cabo el cumplimiento de la orden".

Previne oportunamente al comandante del crucero *Bolognesi* que se constituiría a bordo para el acto de Revista acompañado del capitán de fragata Dn. José Félix García Seminario de la Capitanía; al subir a bordo, el comandante, se negó a izar su insignia antes de dar inicio a la inspección, dando la orden de quedar arrestado en el buque. Justamente contrariado por tan incorrecta como obcecada negativa hizo llamar al segundo comandante para que asumiese las funciones del comandante y al negarse este, lo suspendió también, negándose igualmente los demás oficiales del buque a asumir dichas funciones. Resolví salir del buque, dejando orden antes sin embargo de que quedaba estrictamente incomunicado hasta nueva disposición. Informa también que antes de la visita al *Bolognesi* estuvo en el transporte *Iquitos* donde sólo fue recibido por su primer teniente, no hallándose ni el primer ni segundo comandante, negándose también a enarbolar la insignia, imponiéndole asimismo la orden de arresto correspondiente. Mandó llamar al teniente Clavero quien ante su sorpresa le manifestó que el comandante Caballero y Lastres había prohibido efectuar acciones con tal objeto y por tal razón dio la orden de arresto para el comandante en cuanto se presentara a bordo y así el teniente enarboló la insignia y efectuó los honores de cañón que tuvieron que ser hechos con balas por no haber de fogueo. La *Lima* que hacía de nave Capitana arrió la suya, pero a los tres cuartos de hora, hallándose aun izada su insignia en el *Iquitos*, la *Lima* enarboló la insignia de Jefe de Bahía cayendo en contradicción.

Deplora la situación, no porque esté de por medio su persona sino porque ya son hechos de dominio público que pueden llegar a conmover o desquiciar los más elementales principios de orden. (Firmado) *PEDRO GÁREZON*".

El 25 de abril, en la Sección "El Día" de *El Comercio* se halla un detallado relato de dichos acontecimientos, que transcribimos:

"No hay solución aún para el conflicto suscitado entre el Comandante Principal de las Milicias Navales y los Jefes de los buques de guerra que le están subordinados, el conflicto continua embargando la atención pública y sigue siendo tema de varios comentarios. El día de ayer se informó que el Presidente del Gabinete doctor Eulogio Romero, tuvo una reunión en su despacho con los contralmirantes Villavisencio, Carvajal y Raygada, según estos Jefes de la Marina estiman de acuerdo en manifestar, que en su con-

cepto no se trataba de un caso de insubordinación, pues los jefes de los buques no se habían negado al cumplimiento de las órdenes impartidas por la Comandancia Principal de las Milicias Navales, sino que juzgaron que el nombramiento del Sr. Gárezon no le facultaba para exigir que se le tributara honores de Comandante General de Departamento, que solicitaron que resolviera las dificultades y que al recibir orden de arresto la habían cumplido, opinan también que el Sr. Gárezon al ordenar el arresto, no había procedido en conformidad con las prácticas establecidas, que debió hacerse en un pliego reservado, juzgaron que debía modificarse la forma del nombramiento del Sr. Gárezon y suspenderse el arresto que sufren los jefes de la Armada.

Mientras, el Presidente le había solicitado al Sr. Gárezon el parte oficial, este contestó que se presentaría en el Ministerio de Guerra y Marina a las 4 pm., lo cual no lo hizo; el Sr. Presidente nuevamente lo hizo llamar, asegurando estar en Palacio a las 6 pm.; a las siete avisó que no había podido por una interrupción en el tráfico del tranvía del Callao, a las 8.30 pm se presentó en el Ministerio; el Ministro Ontaneda hizo alcanzar al Presidente dicha comunicación".

De la reunión habida de los tres almirantes con el presidente del gabinete y del informe presentado por el propio comandante Gárezon, posiblemente dio lugar a una decisión del Gobierno que se tradujo en la siguiente Resolución Suprema de fecha 24 de abril de 1909:

"Visto el parte oficial que precede y considerando:

Que según el Código de Marina Militar del Perú y Reglamento de la materia, sólo el Título legítimamente expedido concede derecho a insignia y honores correspondientes,

Que no habiendo expedido nombramiento supremo que confiera al Comandante Principal de las Milicias Navales y Capitán del Puerto del Callao el cargo de Comandante General del Departamento, no ha debido exigir que se le rindan dichos honores, ni mucho menos imponer las penas que da cuenta.

Se Resuelve:

Desapruébase su conducta y suspéndanse las penas impuestas a los Comandantes y Oficiales del Crucero *Coronel Bolognesi* y transporte *Iquitos*. Comuníquese, publíquese y regístrese. Rúbrica de S.E. *ONTANEDA*".

Al recibo de esta Resolución, el comandante Gárezon debió haber solicitado de inmediato su pase a la situación de retiro de la Armada, porque el día 26 del mismo mes, *El Comercio* expresó en su Editorial lo siguiente:

"Debemos esperar que el incidente ocurrido en la Armada, no deje gérmenes de indisciplina en esa Institución, que ha motivado la renuncia del Comandante Principal de la Milicias Navales y Capitán de Puerto del Callao. Ha podido remediar el asunto regularizando una situación vidriosa, puesto que el origen de todo ha estado en la falta de oportuno nom-

bramiento como Comandante General del Departamento, desde ahí es el origen del conflicto, debiendo otorgarle en debida forma las atribuciones de su título al tal funcionario. Si hubiera sido así, los jefes de la Escuadra hubieran tenido que acatar una disposición gubernativa que se hallaba de acuerdo con la ley; la falta de formalidad en el nombramiento sirvió a los comandantes para fundar su resistencia a rendir honores"[41].

En la revista semanal *Variedades* del 1ro. de mayo de 1909, en su Editorial *De Jueves a Jueves*, entre otras cosas se sostuvo:

"Llegado el parte del Comandante Gárezon había que adoptar una resolución: o aprobar su conducta– que había sido sostenida y apoyada por el Ministerio– y destituir y castigar a los jefes de la naves y a los oficiales; o desaprobar la conducta del señor Gárezon y dar la razón a los marinos.

Era cuestión aritmética para el Gobierno: o dos o veinte. No vaciló mucho. A las ocho y media de la noche llegó el parte del Comandante Gárezon y a las doce de la noche ya había recaído el decreto de desaprobación de su conducta, decreto firmado por el Señor Ministro de Guerra. Hemos dicho dos o veinte, porque desde el momento en que el Gobierno desaprobaba la conducta del Señor Gárezon, la caída del Ministro de Guerra y Marina era inevitable.

El ministro de Guerra y Marina, hombre pundonoroso, esclavo de la disciplina militar, no podía, no debía seguir al frente del ramo de Marina, cuando los jefes de las naves habían cometido, en su concepto, una grave falta de disciplina que no debía quedar impune, que él mismo exigió al Señor Gárezon, según lo afirma este en su renuncia, no quedara impune. Podía haber error de concepto en las cosas, podía haber ligereza en el procedimiento del Ministerio pero todo eso era nada frente a la insubordinación de los jefes de la Escuadra, y desde este punto de vista, el señor Ontaneda no podía continuar en el Ministerio decorosamente, claudicando así de sus severos principios.

Sentimos la mojadura de ambos caballeros, pues el uno, por los recuerdos históricos gloriosos que representa y el otro por su seriedad y honrosos antecedentes son dignos de que deploremos respetuosamente se hayan visto envueltos en este desagradable incidente que por la poca previsión, error de concepto y exagerada susceptibilidad disciplinaria pudo haber tenido mas trascendencia y traer trastornos mas graves"[42].

Efectivamente, el ministro Ontaneda presentó su renuncia aun cuando no se ha encontrado el tenor de ella; pero, por los medios de información de la época, se conoce lo esencial: lo hizo "... por motivos de delicadeza personal".

ANEXO I

*Uniformes de la Marina de Guerra Peruana**

"REGLAMENTO DE UNIFORMES Y OCASIONES EN QUE DEBEN USARSE"

N° de orden	UNIFORME	PRENDAS QUE LO COMPONEN	OCASIONES EN QUE DEBEN USARSE
1	Gala	Casaca, Charreteras, pantalón de gala. Elástico (clac). Espada y dragona de gala. Medallas y condecoraciones.	a. Para recibir a bordo al excelentísimo señor Presidente de la República o Jefes de otros Estados. b. En los Te Deums y demás solemnidades patrias, y en los teatros, en fiestas oficiales de gala. c. En las ceremonias y fiestas oficiales en que el superior considere necesario tributar estos honores.
2	Social	Frac social, pantalón de gala, chaleco blanco abierto. Gorra, medallas y condecoraciones.	En comidas o banquetes, bailes y teatros a los que se acostumbra asistir de etiqueta, y las recepciones sociales de etiqueta que se verifiquen de noche.
3	Media gala	Levita, charreteras, pantalón de diario de paño. Elástico (clac). Tiros de diario. Espada y dragona de diario. Medallas y condecoraciones.	a. Para recibir a bordo al Ministro de Marina, Ministros de Estado, Ministros diplomáticos en las aguas del país donde están acreditados, y a los miembros de los Poderes Legislativo y Judicial, cuando vayan en corporación, siempre que la visita sea oficial y anunciada. b. En consejos de Guerra. c. Cuando se forma parte de comisión para velar el cadáver de un oficial superior y en el sepelio de sus restos.

			d. En visita oficial a buque de guerra extranjero. e. En ceremonias o cambio de visitas con oficiales o ministros extranjeros y con prefectos, dentro de los límites de su jurisdicción. f. Los jefes y oficiales de una escuadra o división al asumir el mando el jefe de ella. g. Para recibir a bordo a príncipes hereditarios. h. En las ceremonias y fiestas oficiales en que el superior considere necesario tributar este honor.
4	Media gala verano	Como el Uniforme N° 3, pero con pantalón de brin blanco.	En los mismos casos del N° 3, cuando se use el uniforme de verano con la limitación del inciso c).
5	Servicio Invierno	Levita, pantalón de diario de paño, gorra de paño. Tiros de diario, espada, dragona de diario, cintillos.	a. Para recibir a bordo la visita oficial y anunciada de los miembros del Congreso y de la Corte Suprema, cuando no van en corporación. b. En la inspección del domingo y en las del Comandante Superior o Comandante en Jefe. c. En las visitas al Comandante Superior o Comandante en Jefe. d. En comisiones examinadoras. En visitas oficiales de hospital. f. En el servicio. g. Con licencia en tierra y en fiestas de día, sin tiros ni espada. h. El domingo en puerto, sin tiros ni espada. i. En puerto el oficial de guardia, con tiros, dispensándose el uso de la espada, que la conservará próxima a él.
6	Servicio verano	Como el uniforme N° 4, pero con pantalón de brin blanco y gorra con funda blanca.	En los mismos casos del N° 4, cuando se usa el uniforme de verano, con la limitación del inciso b).

ANEXO I

7	Diario Invierno	Saco de paño, pantalón de diario de paño, gorra de paño, tiros de diario, espada y dragona de diario. Medallas y condecoraciones, únicamente en desembarco de tropas para rendir honores y para revistas o paradas.	a. Servicio a bordo y en tierra en los casos en que no esté indicado otro uniforme. b. Desembarco de tropas. c. Dentro del perímetro de apostaderos y oficinas. En los apostaderos y puertos militares, sin tiros, ni espada fuera del servicio. d. Con tiros en servicio de guardia en la mar.
8	Diario Verano	Saco de brin blanco, pantalón de brin blanco, gorra con funda blanca, tiros de diario, espada y dragona de diario. Medallas y condecoraciones en desembarco de tropa, para revista o parada, y en cambios de visitas con oficiales extranjeros.	a. En los mismos casos del N° 6, cuando se usa el uniforme de verano. b. El oficial de guardia, en caso de calor excesivo. c. En las ceremonias o cambios de visitas con oficiales extranjeros en países cálidos y en los de clima templado en verano en casa de mucho calor.
9	Diario verano	Como el uniforme N° 7, pero con saco de paño.	En todos los casos del inciso a), cuando por orden superior la tropa vista prendas de color iguales a las citadas.

* Decreto Supremo de 11 julio 1905. En: *Legislación Militar de Guerra y Marina*.

ANEXO II

*Reglamento de la ley de Ascensos de la Marina**

"Lima, 15 de diciembre de 1908

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Considerando:

1. Que para dar estricto cumplimiento a la ley de ascensos para la Marina, vigente al 30 de octubre de 1886, se hace indispensable reglamentar la forma en que hayan de rendirse los exámenes a que se refieren los artículos 700, 701 y 702 del Código de la Marina Militar, concernientes a los requisitos para la promoción de una clase a otra; y,
2. Siendo además preciso conocer los informes que a tenor de los artículos 239 y 240 del capítulo V del tomo 2° del Código de Marina Militar deben pasar permanentemente los comandantes de los buques, respecto de sus subordinados, oficiales superiores o subalternos y guardiamarinas, a fin de tenerlos en cuenta para los efectos del artículo 11 del presente reglamento;

Decreto:

Art.1°.- A partir del presente año los comandantes de los buques de la escuadra y dependencias del ramo, remitirán directamente hasta nueva disposición, al Ministerio de Guerra y Marina, con carácter de reservados, los informes a que se refieren los artículos 238 y 240 del citado Código vigente.

Art. 2°.- Dichos informes establecidos conforme al modelo adjunto, deberán hallarse en el propio ministerio el 31 de diciembre y el 30 de junio de cada año, o cuando ocurra cambio de colocación en el emisor o en el que sea objeto del informe.

Art. 3°.- El llamamiento a examen se hará por el Ministerio del ramo en junio y diciembre de cada año, dándose publicidad por la orden general de la armada a los programas con sujeción a los cuales se han de efectuar los exámenes, forma y demás circunstancia de éste.

Art. 4°.- Los expresados exámenes, cuando así lo soliciten uno o más examinandos, se rendirán ante una junta facultativa compuesta de tres examinadores sorteados del personal que forma la Junta Superior de Marina.

---

* *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina,* 15 de enero de 1909, pp. 1-5.

ANEXO II

Art. 5°.- Los exámenes serán escritos, orales y prácticos, según las materias:

a. Para el escrito se colocará en un ánfora el número de balotas correspondientes al de los temas o problemas que contenga el respectivo programa; extraerá una el examinando, y escrito su enunciado en un pliego, desarrollará un punto pertinente en el plazo máximo de una hora. El examen escrito pueden practicarlo a la vez varios oficiales, siempre que estén aislados unos de otros.

b. Para el oral se colocará también en un ánfora el número de balotas enumeradas, igual al de las proposiciones contenidas en el programa, de las que extraerá el examinando una que entregará al presidente, y según su enunciado, disertará sobre el tema principal que la cuestión indique, durante un tiempo no menor de media hora.

c. Las pruebas prácticas consistirán en la verificación de ecuaciones astronómicas así de día como de noche; manejo de los instrumentos náuticos y, en especial de cronómetros, ejecución de cálculos náuticos, ya con datos previamente verificados o ya con los obtenidos con las observaciones que se practiquen;

Art. 6°.- Si algunos de los oficiales o guardiamarinas llamados a examen, deseasen ser examinados sobre un idioma extranjero, lo harán constar así en la petición que para la rendición de sus pruebas formulen, a fin de que el ministerio del ramo nombre un examinador ad hoc que haya de asesorar a la junta facultativa.

Art. 7°.- Las pruebas sobre idiomas extranjeros serán también escritas, orales y prácticas, consistiendo:

a. Las primeras, en escribir 150 a 200 palabras en el idioma de que se trate, sobre un tema dictado de alguna obra profesional por el respectivo vocal examinador. El examinador dispondrá de quince minutos para revisar la ortografía y puntuación del expresado tema, y entregará enseguida su trabajo al presidente del jurado.;

b. La prueba oral versará sobre la traducción al español o viceversa, de algunos acápites de un libro cualquiera, con preferencia profesional. Esta prueba durará quince minutos.

La prueba práctica consistirá en sostener con el examinador un diálogo a viva voz, en el idioma de que se trate, por un espacio de tiempo no menor de quince minutos.

Art. 8°.- La escala de notas para calificar el grado de suficiencia en cada una de las pruebas, se graduará por los números del 4 al 0; siendo 4 muy bueno y 0 nulo. Los números intermedios representarán, tanto como sea posible, valores absolutos.

Art. 9°.- La nota premiada 2,5 representará el mínimum de suficiencia. Los oficiales cuyo promedio final sea inferior a este número, serán considerados como deficientes. Los demás promedios sólo se estimarán en números enteros.

Art. 10°.- Terminado el examen de cada oficial, los miembros del jurado procederán a

calificar por separado el examen oral, el escrito y el práctico; el promedio de estas notas constituirá la nota del examen.

Art. 11°.- La calificación general de la prueba, obtenida conforme lo establece el artículo anterior, se promediará con la nota de "apreciación" suministrada por el informe semestral de aptitud referente al examinando, para tener así la nota definitiva de suficiencia que la respecte.

Art. 12°.- Los cuadernos de cálculos de navegación contendrán solamente trabajos originales; y según que éstos vayan practicándose a partir de la última promoción.

Art. 13°.- Los diarios de servicios no serán una mera copia del cuaderno de bitácora, sino que contendrán descripciones de los buques, máquinas, artillería, torpedos y otros objetos de interés profesional, conforme al propio criterio, así como observaciones sobre la organización interior del buque en que se sirve, grado de instrucción y aptitudes militares de sus tripulantes.

Art. 14°.- El examen para el ascenso a la clase de alférez de fragata comprenderá las pruebas y materias siguientes:

Pruebas escritas
Diarios de navegación, cuadernos de cálculos o historiales de servicios
Torpedos, minas submarinas y electricidad aplicada
Navegación
Pruebas orales
Deberes generales del cargo
Maniobras a la vela
Pruebas prácticas
Las en conformidad con lo establecido en el inciso C9 del artículo 5°

Art. 15°.- El examen para el ascenso a la clase de teniente segundo, versará sobre las materias que siguen:

Pruebas escritas.
Diarios de navegación, cuadernos de cálculos e historiales de servicios.
Navegación
Artillería naval (material)
Pruebas orales
Deberes generales del cargo de oficial del detall
Maniobras a vapor y reglamentos para evitar choques y abordajes
Pruebas prácticas
Las en conformidad con lo establecido en el inciso c) del artículo 5°

Art. 16°.- Las pruebas para optar la clase de teniente primero comprenderán:

1. El desarrollo escrito de una tesis sacada por suerte de un cuestionario formado al efecto por el jurado, relativa a cualquiera de estas ramas: hidrografía, mecánica, máquinas a vapor y código de justicia militar, con la obligación de rebatir o contestar las objeciones que, concernientes a ella, deben hacerle todos los miembros del jurado. El examinando dispondrá de tres días para la confección de esta tesis.

2. Un examen sobre los deberes generales del cargo de segundo comandante
3. Pruebas prácticas como las anteriores, conforme al inciso c) del artículo 5°

Art. 17°.- Para el ascenso de teniente primero a capitán de corbeta, se rendirán las siguientes pruebas:

1. Sostenimiento de una tesis escrita sacada por suerte de un cuestionario formado al efecto por el jurado, relativa a cualesquiera de estas ramas: derecho internacional marítimo, meteorología náutica, construcción naval, estrategia y táctica navales, con cargo a contestar a las objeciones que se le formulen. El examinando dispondrá de tres días para la confección de esta tesis.
2. Un examen sobre los deberes generales del cargo del primer comandante
3. Pruebas prácticas, como las anteriores, conforme al inciso c)

Art. 18.- La Junta facultativa, ante la que se rinden los exámenes preceptuados, extenderá la correspondiente acta referente a las tres pruebas, con los calificativos en éstas obtenidos para cada examinando en particular, firmada por todos los miembros examinadores; enviando su presidente los originales al Ministerio del ramo, y dejando las duplicadas de ellas para el archivo de la Mayoría de Órdenes del Departamento.

Art. 19°.- Fijada la nota definitiva de suficiencia que corresponde a cada oficina, conforme lo estatuye el artículo 11, el Ministerio de Guerra y Marina ordenará la publicación de sus nombres y nuevas clases adquiridas en la orden general de la armada, no consignando en ella a los que por su deficiencia no alcancen la promoción a que hubiesen sido llamados.

Dado en la casa de gobierno en Lima, a los quince días del mes de diciembre de mil novecientos ocho.

Rúbrica de S.E.- *ONTANEDA".*

NOTAS AL CAPÍTULO XVI

1. *Revista de Marina*, 1907, p. 338.
2. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1908.
3. *El Comercio,* octubre 1, 1912.
4. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 11, p. 389.
5. *Revista de Marina*, 1909, p. 3.
6. *Revista de Marina,* octubre 1908, pp. 352-361.
7. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 8.
8. *Boletín de Guerra y Marina,* enero 1907, p. 80.
9. *Boletín de Guerra y Marina*, octubre 1915.
10. *Boletín de Guerra y Marina*, 1918.
11. *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina,* enero 15, 1912. p. 125.
12. *Ibídem...*, p. 218.
13. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, p. 220.
14. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 8, p. 230.
15. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 8, p. 233.
16. *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina,* enero 15, 1909, pp. 1-5.
17. ECHEGOYEN, Alejandro..., "A propósito de los exámenes". *En: Revista de Marina*, ene.-feb. 1919, pp. 53-61.
18. *Revista de Marina,* junio 1908, pp. 111-114.
19. *Revista de Marina,* nov. y dic. 1909, pp. 198-202.
20. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 8, p. 219.
21. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 8 p. 300 (Ley 2118 por anexo...)
22. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 9.
23. *Revista de Marina,* enero-febrero 1919, p. 98.
24. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 12, p. 233.
25. *Revista de Marina,* febrero-marzo 1909, pp. 557-558.
26. *Memoria de Guerra y Marina*, 1910.
27. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 7.
28. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, p. 222.
29. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 12, p. 275.
30. *Revista de Marina*, enero 1908, pp. 401-402.
31. *El Comercio*, julio 1909.

NOTAS AL CAPÍTULO

32. *Ibídem.*
33. *Revista de Marina*, octubre 1908, pp. 363-365.
34. *Revista de Marina*, abril 1908, pp. 50-51.
35. *Revista de Marina*, febrero 1908, pp. 458, 461.
36. *Revista de Marina*, mayo 1908, pp. 103-104.
37. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 92.
38. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 140.
39. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598.
40. *Legislación de Guerra y Marina...*, T. 11, p. 272.
41. *El Comercio*, abril 26, 1909.
42. *Variedades*, 1° de enero de 1909.

Capítulo XVII

FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN NAVAL

A. LA ESCUELA NAVAL

El periodo que nos ocupa es el de la consolidación, sin duda pues en esta misma colección se han encargado de demostrarlo diversos autores. Sin embargo, no encontramos continuidad en el quehacer de esos centros de estudios, que en el Perú se remontan a mediados del siglo XVII, con el establecimiento de la primera Academia Náutica durante la gestión del Virrey del Perú (1655- 1661), don Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Liste[1].

Mas las vicisitudes de nuestra vida republicana condujeron a lo que ya hemos señalado: la falta de continuidad. Lo que sucedió en la enseñanza naval no fue algo extraño; Basadre ha mencionado, estudiando el elemento militar en los primeros años de la república, que "Nominalmente existió en repetidas ocasiones un "Colegio Militar"[2]. En oposición a esta situación (tampoco existió una Escuela Naval durante todo el periodo de la Reconstrucción Nacional) a partir de este periodo que nos toca estudiar, la Escuela Naval siguió funcionando ininterrumpidamente.

Durante estos años (1906-1919) la Escuela Naval tuvo una constante evolución. El país, a pesar de las grandes limitaciones de la época, volcó esfuerzos hacia la Institución; los jefes y oficiales, así como los estudiantes, respondieron con creces a las expectativas que se cifraron en ellos. El país pudo constatar cómo sostenidamente en un esfuerzo común, el futuro podía encontrar a hombres bien preparados para las difíciles y sacrificadas labores del mar.

1. EN EL PONTÓN PERÚ

Luego de la retirada de las fuerzas de ocupación chilenas, el breve gobierno de Miguel Iglesias adquirió el vapor *Perú*, de propiedad de la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.). Refiere Rosendo Melo, que sin duda lo llegó a conocer, que era de mediano porte y que desde que ocupó el Ministerio de Guerra el "ciudadano E. Mujica restableció la Escuela Naval en el pontón *Perú*"[3]. Sin duda, los largos años de duras faenas habían terminado por deteriorar sus máquinas, convirtiéndolo en pontón[4].

La dirección de la Escuela fue confiada al oficial de la Armada Francesa, teniente de navío Paul de Marguerye, con el grado de capitán de fragata, perteneciente a la Misión Naval Francesa. Fue el general Pedro E. Muñiz quien, en ejercicio del Ministerio de Guerra y Marina, hizo venir a Marguerye asimilándolo a nuestra armada y encargándole de inmediato la dirección de la Escuela Naval[5].

Una de las primeras tareas de Marguerye fue proponer un nuevo Reglamento Orgánico para la Escuela Naval, el mismo que fue aprobado por resolución suprema del 5 de febrero de 1906, y que reformaba el reglamento anterior. Básicamente, señalaba que el inicio y duración del año escolar era del 1° de marzo al 31 de diciembre, dividiéndolo en trimestres; hacia hincapié en el examen médico previo al ingreso para determinar la aptitud física del postulante, lo que incluía una prueba de optometría; establecía en qué consistían las pruebas de ingreso, escritas y orales, detallando los coeficientes de calificación; asimismo, detallaba año por año, los cursos que debían dictarse en cada trimestre[6].

La influencia francesa en la Escuela fue manifiesta. Según entrevistas realizadas a algunos oficiales navales que estudiaron en el pontón *Perú*, gran parte de los cursos tenían que estudiarse en copias manuscritas y la exposición de los profesores a veces era algo rápida, los que no escribían al ritmo de las exposiciones no tenían posteriormente dónde estudiar[7].

Marguerye efectuó también arreglos en el buque, tratando de mejorar la higiene y mantener la disciplina de los alumnos: "Era efectivamente natural que los alumnos pasaran la mayor parte de su tiempo consagrado al estudio, en el local más sano, mejor ventilado y menos húmedo; por otra parte la centralización de las salas de estudio y la reunión de todos los alumnos en la misma parte del buque, facilita la vigilancia"[8].

Con Marguerye en la dirección de la Escuela, los alumnos tuvieron acceso a textos de la Escuela Naval Francesa; obviamente los que sabían francés por haberlo estudiado en colegios de Instrucción Media, estaban en ventaja. Pero, además, se enseñaba francés en el primer año en la Escuela[9].

Quienes conservaban un recuerdo del comandante Paul de Marguerye, lo señalan como hombre jovial que hablaba bien el castellano y "gustaba hacer chistes en ese idioma que no era suyo"; su afán de colaborar con la mejor preparación de los alumnos, lo llevó a escribir un curso de Cálculo Náutico que fue impreso en la misma Escuela, vale decir en el pontón *Perú*.

Sin duda, la época era de intensa preocupación por mejorar substancialmente la enseñanza naval; la proximidad de la llegada de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* hacía necesaria una renovación en las materias y los métodos de enseñanza, si bien antes de este acontecimiento se empezó a enviar al extranjero a los guardiamarinas recién egresados de la Escuela. Cinco guardiamarinas que habían terminado sus estudios en 1902, de inmediato empezaron a practicar en la Escuadra Argentina. Con razón, Basadre dice que "la Escuela Naval fue reorganizada bajo la dirección del marino francés Paul de Marguerye" y señala que por entonces "la Escuela Nautica de Paita tomó renovado impulso"[10].

Los siete alumnos que concluyeron sus estudios en febrero de 1904, pasaron a hacer prácticas; debido a que habían concluido sus estudios a inicios del año anterior habían sido distribuidos de tal manera que seis se embarcaron en buques de guerra de la Armada Norteamericana y los otros en los buques del Estado.

Al concluir el año 1906, se podía afirmar que se había iniciado una nueva etapa en la Escuela Naval, a pesar de las muchas limitaciones que todavía por muchos años no se pudieron superar.

A la clausura del año lectivo asistieron el último día del año, el presidente de la República, don José Pardo y el ministro de Guerra y Marina, el general Pedro E. Muñiz. En el mismo pontón *Perú*, se realizó la ceremonia de clausura y premiación. Los premios entonces recayeron en: "Primer año, José Carrasco; segundo año, Manuel Jiménez; tercer año, Daniel Caballero y Lastres; cuarto año, Federico Díaz Dulanto; cuarto año sin diploma, Alejandro Valdivia"[11].

En su mensaje al Congreso Nacional el 2 de setiembre de 1907, el presidente de la República decía: "La Escuela Naval tiene 32 alumnos. El último año terminaron sus estudios siete jóvenes, que recibieron sus despachos de guardiamarinas. Este establecimiento, como la Escuela de Grumetes, requieren una reforma sustancial, que se encuentra en estudio, y que haré el mayor esfuerzo por ponerla en vigencia el próximo año"[12].

El esmero por lograr una óptima preparación para guardiamarinas recién egresados, llevó al director de la Escuela Paul de Marguerye, a designar a los alumnos más destacados "para que perfeccionasen sus conocimientos en la Escuadra Francesa"[13]. Ese año, por riguroso orden de mérito, se embarcaron Alejandro Valdivia y Federico Díaz Dulanto a Europa.

Ese año continuaban efectuando sus prácticas profesionales los guardiamarinas que se habían incorporado con ese objeto los años 1904 y 1905 a la Real Armada Española, unos, y a la Escuadra de los Estados Unidos, otros. El gobierno francés acordó también recibir a cinco guardiamarinas en los buques de su escuadra, lo que el presidente Pardo en su mensaje al Congreso Ordinario de 1907, puso en conocimiento de la representación nacional[14]. En efecto, el 17 de octubre de 1907, procedente de Europa arribó el vapor *Limari,* trayendo a su bordo a jóvenes oficiales que el Gobierno envió para su perfeccionamiento profesional. Llegaron con el grado de alférez de fragata los siguientes: Aurelio L. Guerra, Carlos Fajardo, Alejandro Vinces, Gustavo Frías, Manuel Vega, Isaías Bermúdez y Tomás Pizarro.

2. LA ESCUELA EN EL TRANSPORTE IQUITOS

No eran, que duda cabe, de lo mejor las condiciones del pontón *Perú.* En la *Memoria de Guerra y Marina de 1908* leemos que "no prestaba las seguridades necesarias por su mal estado"[15], y en la *Memoria del Director de la Escuela* se señala que: "La conservación del buque ha sido objeto de una atención constante, debido a su extrema vejez. La obra muerta ha sido totalmente rascada y pintada con óxido de hierro. Habiendo sido necesario planchar la línea de flotación en algunas partes"[16]. Desde tiempos anteriores se venía reclamando la necesidad de un local más aparente para la Escuela. Se buscó entonces una solución pasajera mientras no se pudiera instalar debidamente en tierra, pues si el nuevo local no reuniera lo necesario a la educación moderna, es inútil, no llena su objeto..."[17]

Debieron sopesarse varias opciones, y al fin se dispuso por resolución suprema del 28 de enero de 1908, el traslado de la Escuela Naval a bordo del transporte *Iquitos,* que contaba con condiciones de cuidado e higiene superiores a las que existían en el pontón *Perú*[18]. Convenientemente arreglado el *Iquitos,* debía pues ser la sede de la nueva Escuela, sumándose la ventaja de que en él se podría hacer "la práctica requerida para el ejercicio de la profesión"[19].

Coincidente con el traslado de la Escuela al transporte *Iquitos*, fueron modificados los requisitos de admisión de los alumnos; por decreto del 1° de febrero de 1908, "estimando que las condiciones anteriormente exigidas para la admisión de alumnos no correspondían a la extensión de los estudios superiores y profesionales que deben cursarse en la Escuela"[20], se estableció que los que aspiraran a ingresar a ella debían presentar los certificados completos de la segunda enseñanza. Acorde con esta preocupación por una mejor selección de los alumnos que se incorporaran a la Escuela, se convocó ese año de 1908, un concurso por

16 vacantes, todas las cuales fueron cubiertas, siendo significativo que el número de postulantes se había incrementado en relación a los años anteriores[21]. Ese año la Escuela funcionó con 38 alumnos distribuidos de la siguiente manera: en primer año (Curso preparatorio) 17 alumnos y 7 alumnos en cada uno de los tres siguientes años. Esa cifra de 38 alumnos mostraba un incremento de 6 alumnos con relación a 1907[22].

El año académico 1908 parece que fue uno de los más fructíferos de esta etapa de la Escuela Naval. Los cursos se iniciaron el 10 de marzo, ya en su nuevo local, con algunos alumnos menos de los que había determinado el ministerio para ese año, cuarenta. A pesar de haberse ampliado las condiciones para postular a la Escuela, las exigencias dentro de ella –elemento digno de resaltarse– trajo como consecuencia que solo aprobaran 11 de los 17 ingresantes de ese año, vale decir, hubo un 35 por ciento de desaprobados, lo que significaba que la selección para quienes aspiraban a ser oficiales de Marina no concluía en el examen de admisión sino continuaba a lo largo del año. Al respecto, la *Memoria* del director, el capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, ese año decía: "Todo hacía pensar que exigiéndose a los candidatos a ingreso a la Escuela los cuatro años correspondientes a la segunda enseñanza, se encontrarían en condiciones ventajosas para cursar el primer año de estudios; pero no ha sido así: la instrucción que han traído, es, por lo general deficiente"[23].

Resulta tanto más admirable que manteniendo el *Iquitos* su condición de transporte –¡qué escasos eran los medios con que contaba la Armada!–, el dictado de las diversas materias no sufrieran ninguna alteración. Al respecto, decía el director en su *Memoria* leída en el acto clausura del año académico de 1908:

> "A pesar de los continuos transportes de tropas verificados por el *Iquitos* y de haberse embarcado en él, gran cantidad de carbón, operación en la cual trabajó la marinería durante todo el mes pasado, la disciplina no se ha alterado en lo menor.
>
> En ninguna de estas ocasiones se ha dejado de dictar un solo curso, pero sí se han suspendido los ejercicios en cubierta, en los transportes en que se conducía caballada.
>
> En los viajes efectuados en el curso del año han recorrido los alumnos 9,199 millas, reportando con esto las ventajas consiguientes a la práctica tenida en ellos. Los oficiales profesores han concurrido a sus clases a las horas fijadas en el horario; los alumnos han permanecido en sus salones a la hora de estudio, observándose las mismas prácticas que con el buque al ancla; y, según su grado de adelanto, se ejercitaron en observaciones y cálculos náuticos. Los del curso de máquinas, sobre todo los del último año, estaban adscritos a los Ingenieros de Guardia, los que aleccionaban a los alumnos en el funcionamiento de las de a bordo.

Se ha hecho escala, por varias veces, en casi todos los puertos de la costa, quedando a los alumnos muy poco por conocer. Durante la estadía en Ilo, que ha sido la de más duración, practicaron ejercicios en tierra y el sport del football"[24].

Con motivo de la visita de la Escuadra Americana, al mando del Almirante Robley D. Evans, se felicitaba al comandante Ernesto Caballero y Lastres que hubiera obtenido autorización para que los cadetes "visitaran minuciosamente el acorazado *Georgia*, así como los buques en que se encontraban establecidas las factorías para reparaciones y el *Glacier* con su gran instalación frigorífica y con los últimos perfeccionamientos de telegrafía inalámbrica...."[25]

Con ocasión de la presencia en el Callao de la flotilla de torpederos americana, los aspirantes de la Escuela pudieron igualmente presenciar a bordo del *Whipple,* los ejercicios de lanzamientos verificados en la isla San Lorenzo"[26].

Referida a esta arma, podía de igual manera expresar su satisfacción el director Caballero y Lastres, por haberse publicado durante ese año el *Manual del Torpedo Whitehead*, cuyo autor fue el teniente primero Germán Stiglich, profesor del curso de torpedos y minas en la Escuela Naval. Al saludar la aparición de este importante aporte, la *Revista de Marina* señalaba: "Este Manual, que es el primero en su género que se publica en el país, es digno de todo encomio, pues, manifiesta el empeño que pone su autor en estimular al Cuerpo de Marina, a la vez que el interés de tan contraído oficial de propender a la educación de nuestro personal"[27].

La severidad del trabajo académico queda reflejada también en la *Memoria* del director cuando menciona que el segundo año lo aprobaron 3 alumnos, el tercero 5 y el cuarto 6[28]. Los graduados de ese año fueron, Jorge Gutiérrez, Juan Benites, Enrique A. Labarthe, Joaquín Sevilla, Manuel F. Jiménez y Víctor F. Barrios[29].

Creemos que ese primer año de la Escuela en el transporte *Iquitos*, fue fructífero para la sólida preparación de los futuros oficiales; sin embargo, después de cuatro años de aprendizaje, no se descuidaba la preocupación por cultivar en el guardiamarina el interés por incrementar su educación e instrucción[30].

A inicios de ese año (1908) el Gobierno envió a cinco guardiamarinas a foguearse en buques de la Armada Española; ellos eran Daniel Caballero y Lastres, Federico Escudero, Alejandro Ureña, Manuel Zúñiga y Arturo Jiménez[31]. Aún continuaban en la Escuadra Americana con la misma finalidad, los guardiamarinas Carlos Rotalde, Héctor Mercado y Leónidas La Torre Gonzáles, que se habían incorporado a esas prácticas profesionales en el extranjero desde setiembre de 1905.

Igualmente, ese año el gobierno francés había acogido la gestión en

el sentido de permitir el ingreso a bordo del buque escuela de aplicación *Duguay-Trouin*, de cierto número de guardiamarinas; con tal fin se designó a algunos entre los que habían concluido sus estudios en diciembre de 1906.

Partidas presupuestales con tal fin nos muestran la presencia de guardiamarinas en Estados Unidos de Norteamérica, Argentina, Francia, España e Inglaterra.

3. LA ESCUELA NAVAL EN BELLAVISTA

A pesar de los grandes esfuerzos que se realizaban para que la Instrucción Naval fuera de la mejor calidad, resultaba para muchos poco satisfactorio que la Escuela funcionara a bordo de un buque que servía a la vez de transporte. Particularmente la Comisión de Exámenes, atribuía los resultados poco halagadores al hecho de que la Escuela no tuviera un local en tierra. Así, por resolución de 17 de marzo de 1909 se dispuso su traslado a Bellavista, al local donde había venido funcionando la Escuela Superior de Guerra[32].

Simultáneamente, se asignó nuevo personal directivo, constituido por el capitán de fragata Eulogio S. Saldías, director; capitán de corbeta César Bielich, subdirector; oficiales: tenientes primeros Germán Stiglich y José R. Gálvez; tenientes segundos Manuel V. Galdó, y Alejandro Vinces; capellán, presbítero Ricardo Ángeles Huerta[33].

El apartar a la Escuela del transporte *Iquitos,* despertó sin duda preocupación, por lo que significaba alejar a los alumnos de la indispensable práctica marinera; en su *Memoria de 1909*, el Ministro de Guerra y Marina expresaba: "Hay por lo tanto necesidad de adquirir un buque que reúna las condiciones necesarias para Escuela y que esté dotado de todos los elementos modernos, a fin de que los jóvenes que se dediquen a la Marina se familiaricen con ellos desde que comiencen sus estudios profesionales"[34].

Ese año (1909), primero de la Escuela en tierra, se mantuvo la práctica de guardiamarinas y alféreces de fragata en escuadras extranjeras. El 12 de junio de ese año regresaron al país los alféreces de fragata, Héctor Mercado, Leónidas La Torre Gonzáles y Carlos Rotalde, luego de haber realizado importante entrenamiento en la armada estadounidense. Al regresar, volvían con la valiosa experiencia de haber viajado alrededor del mundo con la flota que comandaba el Almirante Evans. Podía con satisfacción, el ministro de Guerra y Marina, informar a la representación nacional en el *Mensaje* anual respectivo, que "por su conducta y aprovechamiento, los mencionados oficiales se hicieron dignos del beneficio que les dispensó el gobierno de la Gran República y que el Perú agradece"[35].

Igualmente, luego de haber cumplido con sus prácticas respectivas volvieron al país, al concluir un año en el buque escuela francés *Duguay-Trouin*, los guardiamarinas Federico Díaz Dulanto, Alejandro Valdivia, Carlos Pfeiffer, José Carrillo y Fidel Escuza[36]. Sin duda, eran con Francia los más estrechos contactos en la búsqueda de la mejor experiencia para nuestros futuros oficiales navales; a los cinco guardiamarinas que Francia recibía, el gobierno peruano gestionó la admisión de otros cinco, "además de los que deben ingresar a la Escuela Naval del mismo país" [37].

También en la Real Armada Española se hallaban practicando cinco guardiamarinas, los que a bordo del buque escuela *Nautilus* navegaban alrededor del mundo[38].

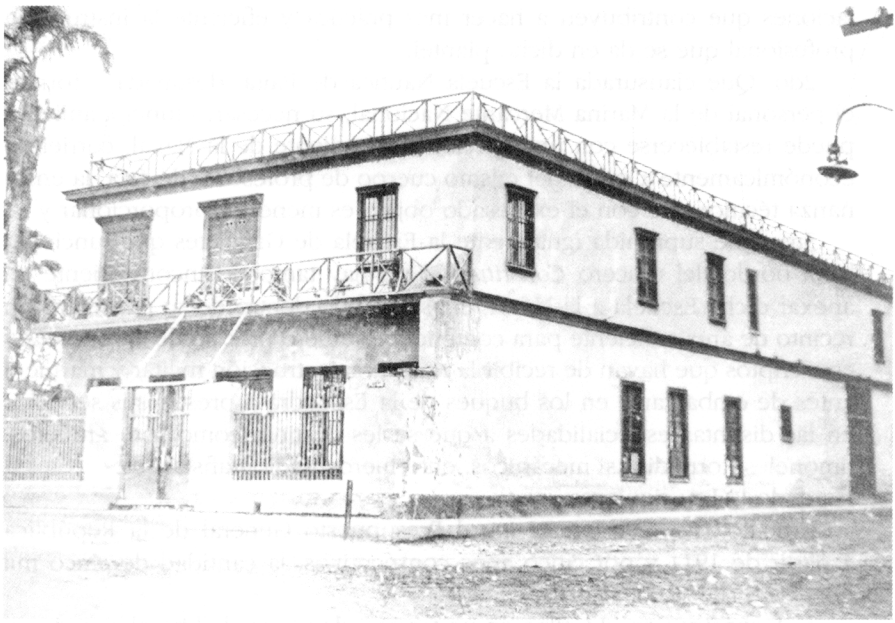
Aunque en su *Memoria Oficial* el Ministro de Guerra y Marina calificaba de "cómodo y espacioso local, en el pueblo de Bellavista" [39] al que venía ocupando la Escuela Naval, para muchos este no poseía los requisitos indispensables; de todos modos, resultados más satisfactorios en las pruebas de evaluación a los alumnos, se atribuían a que las condiciones eran mejores, en relación a las anteriores; es de resaltar el alto rango de quienes conformaban la Comisión Examinadora de la Escuela en los exámenes finales (en este caso correspondientes a diciembre de 1909): contralmirante Melitón Carvajal, que la presidía, integrándola los capitanes de navío Nicanor Asín y Ramón Sánchez Carrión; los capitanes de fragata Ernesto Caballero y Lastres y Numa Pompilio León; y el capitán de corbeta Manuel Ugarte.

Con fecha 6 de marzo de 1910 fueron ascendidos a guardiamarinas, los alumnos de la Escuela Naval que habían concluido sus estudios profesionales; ellos fueron Germán Narvaez, Carlos Novoa, Alejandro Graner, Pablo C. Ontaneda y José del C. Carranza.

Ese año 1910 fue definitivo para el establecimiento de la Escuela Naval en tierra, ya no en un edificio adaptado a ese fin –probablemente por lo tanto, inadecuado– sino en una edificación levantada especialmente para ser sede de la institución forjadora de la oficialidad naval. La época resultaba particularmente teñida de preocupación por una mejor preparación de quienes, en distintos niveles, debían desempeñar las difíciles tareas de la navegación. La Escuela de Grumetes había dado nulos resultados, los que llevaron a su clausura. La Escuela Náutica de Paita, también había fracasado. Estos hechos debieron llevar a Rafael Grau a proponer a la Cámara de Diputados un proyecto de ley que la Cámara acogió el 22 de setiembre de 1910. Por su importancia lo transcribimos en su integridad:

"Considerando:

1ro. Que es indispensable dotar a la escuela Naval de un edificio propio, situado a orillas del mar y provisto de todos los elementos e insta-



Local de la Escuela Naval en Bellavista, donde funcionó de 1909 a 1914.
(Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

laciones que contribuyen a hacer más práctica y eficiente la instrucción profesional que se da en dicho plantel.

2do. Que clausurada la Escuela Náutica de Paita, destinada a formar el personal de la Marina Mercante Nacional, su necesario funcionamiento puede restablecerse con una sección dependiente de la Naval, corriendo económicamente a cargo del mismo cuerpo de profesores de ésta, la enseñanza técnica que con el expresado objeto es menester proporcionar y

3ro. Que suprimida igualmente la Escuela de Grumetes que funcionaba a bordo del crucero *Constitución* no hay tampoco inconveniente en anexar dicha Escuela a la Naval, construyendo dentro de su perímetro un recinto de área suficiente para contener el número preciso de aprendices y conscriptos que hayan de recibir la necesaria instrucción militar y marinera antes de embarcarse en los buques de la Escuadra a prestar sus servicios en las distintas especialidades a que se les destine, como son: artilleros, timoneles, torpedistas, mecánicos, enfermeros, radiografistas, etc.

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1ro. Consignase en el Presupuesto General de la República a partir de 1911 y por cinco años consecutivos, la cantidad de cinco mil libras oro (Lp. 5,000.0.00) destinadas:

a. A construir en el Callao en un terreno de propiedad fiscal situado en las inmediaciones de la playa comprendida entre el barrio de Chucuito y el pueblo de La Punta, un edificio esencialmente adecuado al triple y simultáneo funcionamiento de las Escuelas Naval, Náutica y de Grumetes.

b. A adquirir el mobiliario, embarcaciones menores, a remo, a la vela y a vapor, modelos, aparatos, instrumentos náuticos y demás enseres que sean indispensables para efectuar un aprendizaje eficazmente práctico.

Artículo 2do. A la expedición de la presente Ley el Ejecutivo procederá a convocar un Concurso entre arquitectos nacionales y extranjeros residentes en Lima ajustando desde luego con el que obtenga la buena pro, la contratación de la proyectada obra, estipulándose la precisa condición de terminarla en el plazo máximo de un año a partir de la fecha de la suscripción del Contrato, y abonar su importe por armadas trimestrales adelantadas, no mayores de un mil libras, a fin de atender con el remanente anual de las otras mil libras, a la masiva adquisición de los elementos auxiliares de enseñanza de que trata el artículo anterior".

El capitán de navío Eulogio Saldías, director de la Escuela en 1911, señalaba en su *Memoria*[40], que el Plan de Estudios que se había establecido desde marzo de 1910, era muy recargado, debido a que se asignaban doce cursos para cada uno de los tres trimestres del tercer año, y diez para los del cuarto año. Los alumnos, saliendo de una clase y entrando en otra, no tenían literalmente tiempo disponible para preparar sus lecciones, resolver sus temas y demás tareas escolares, en detrimento de su aprovechamiento.

Para 1910, un nuevo contingente de cinco guardiamarinas realizaban sus prácticas en la Real Armada Española, los que luego de haber completado un viaje de instrucción en el buque escuela *Nautílus,* fueron embarcados en el crucero acorazado *Carlos V,* que representó a la Armada Española en las fiestas centenarias de la independencia Argentina. Argentina, Francia y Estados Unidos, acogieron a otros jóvenes guardiamarinas, por tanto en la *Memoria* de ese año, el Ministro de Guerra y Marina podía afirmar que "...un gran número de oficiales han podido perfeccionar sus conocimientos en los barcos de guerra extranjeros"[41].

Mas, en medio de tan reiteradas expresiones de satisfacción por esta preparación extraordinaria, que gracias a la colaboración de otros países, recibían los recién egresados de nuestra Escuela Naval, la voz de Rosendo Melo aparece discordante. Convoca nuestra atención la opinión en la que pondera que se haya "cuidado de aprovechar la liberal disposición de distintos gobiernos extranjeros, para que en sus armadas, obtuvieron alumnos previamente preparados, la práctica y oportunidades de aplicación que nuestros recursos navales no bastaban a darles[42].

Hasta allí, lo dicho por Melo aparece dentro de las expresiones comunes que encontramos en diversos escritos de la época. Mas a continuación señala: "Los repetidos ensayos hechos, no parece que han dado siempre resultados apreciables, creen muchos que han dado resultado negativo en más de un concepto. Tal vez los jóvenes que van a practicar en marinas extranjeras, alcanzan a familiarizarse con determinadas novedades: cañones de precisión matemática, medidas rápidas de distancias, conocimiento y manejo de torpedos, cálculos abreviados de situación económica, etc., pero aún admitida la adquisición de esas ventajas, no resulta que la entidad Perú utilice lo que corresponde a sus esfuerzos".

No alcanzamos por falta de mayor información de parte de Melo, a medir en todo su alcance lo que el distinguido autor de la *Historia de la Marina del Perú* nos quiso decir. Cabría señalar que los textos reproducidos están en un último capítulo –aunque Melo no use esta denominación– bastante breve que él tituló *Convaleciendo*; allí en tan solo cortas seis páginas, el autor, que desarrolló en prolongados capítulos momentos estelares de nuestra Marina, nos relata la vida de ella desde la desocupación del territorio por las tropas chilenas de ocupación –1884– hasta 1911, vale decir cinco lustros y algo más. El tema que nos ocupa está muy próximo sin duda al año 1911, en que sale a luz el segundo tomo de la obra de Melo, en el cual encontramos mencionados hechos ocurridos hasta ese año.

¿Cómo pudo hacerse de opinión tan peculiar Melo? ¿Qué hechos lo

llevaron a expresarse de esa manera en un tema en que las opiniones distintas a la suya parecen ser unánimes? La crítica histórica no alcanza a develar tal enigma. El autor, entonces de 64 años, estaría fundamentalmente abocado a las labores de redacción y edición de varias de sus obras. En 1915 veía la luz una tercera y última parte de su *Historia de la Marina del Perú*, dedicada a la navegación lacustre y fluvial. Su *Derrotero de la Costa del Perú*, vería una segunda edición en 1913 y ese mismo año aparecía su *Hidrografía del Perú*; se encontraba, pues, Rosendo Melo en íntima vinculación con los temas marinos y sin duda con las gentes de mar. Se podría pensar que entonces pudo constatar algunas deficiencias en la preparación que estos jóvenes traían del extranjero. Sin que pretendamos desentrañar el misterio que nos dejan las expresiones de Melo, sí podemos afirmar que no alcanzó a ver en un plazo mayor –y si lo alcanzó en parte no nos ha dejado otra o mejor opinión–, el desenvolvimiento de tantos de esos guardiamarinas y oficiales en años posteriores. Su muerte en 1919 no le permitiría constatar cómo esos marinos constituyeron una elite en la profesión naval y tuvieron ulteriormente destacadísimo desempeño.

Ese año 1911, la Escuela Naval funcionó con toda regularidad, concluyendo con éxito sus exámenes cinco estudiantes que se incorporaron como guardiamarinas. Aunque se consideraba que el local de Bellavista satisfacía las necesidades básicas de la instrucción, no cesaba de sentirse la necesidad de una mayor cercanía al mar.

4. UN NUEVO LOCAL PARA LA ESCUELA

Sin duda los dos gobiernos de Augusto B. Leguía tienen para la historia de la Educación Naval en el Perú, una significación singular. No nos corresponde ahora el relato de los importantes avances logrados durante el Oncenio; sí venimos señalando los correspondientes a su primer periodo, mandato que se prolongó desde el 24 de setiembre de 1908, cuando recibió el mando supremo de manos de su antecesor José Pardo, hasta la misma fecha del año 1912, cuando lo sucedió Guillermo Billinghurst.

No quiso Leguía concluir su mandato sin haber emprendido la solución definitiva al problema del local para la Escuela Naval, que venía funcionando en locales precarios o en alguna nave –pontón frecuentemente–, que no llenaban a cabalidad las expectativas que en la institución naval se cifraba. Con Leguía no solo la Escuela Naval se trasladó como ya hemos visto, a una quinta de propiedad alemana en Bellavista, sino que se inició la construcción de nuevo y moderno local en la Punta

El local de Bellavista, al que se le hicieron arreglos para alojar a quienes recibían instrucción naval, no reunía, a pesar de ello, las condiciones



La nueva Escuela Naval en La Punta. Se inauguró en 1912 y entró en funcionamiento el año 1915. (Reproducida de *Variedades*, Año VIII, N° 235, Lima, 31 de agosto de 1912).

necesarias para la enseñanza. Estas razones que eran una antigua necesidad, llevaron al Gobierno a nombrar una comisión que tenía por objeto estudiar y emitir un informe sobre las condiciones de construcción de un edificio apropiado para que funcionase en él la Escuela Naval.

Dicha comisión estuvo conformada por el capitán de navío Eulogio Saldías (ex director de la Escuela); el capitán de fragata José A. Theron (de la Misión Francesa); el superintendente de Aduanas, Enrique Oyanguren (quien la presidía); y el arquitecto Ricardo T. Malachowski. Los trabajos de construcción se iniciaron el 16 de febrero de 1912 bajo la dirección del ingeniero Juan Pardo y Sarmiento.

A inicios de ese año se había contratado al teniente de la Marina Francesa José A. Theron, asimilándolo a la clase de capitán de fragata para ocupar la dirección de la Escuela. En el segundo semestre de ese mismo año asumiría la Inspección de los sumergibles llegados el año anterior.

La construcción del nuevo local se emprendió de inmediato, por lo que el ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de ese año, señalaba que a principios de setiembre se inauguraría en La Punta, el nuevo edificio de la escuela que se construía con la celeridad posible. Estaba situado muy cerca de la playa, y con capacidad para 200 alumnos, reuniendo excelentes condiciones higiénicas y de ornato[43]. Se puede notar que el presidente se expresaba con entusiasmo y satisfacción por la obra que ostentaba los adelantos más modernos. Se trabajó aceleradamente, lo que permitió que la obra se inaugurara siete meses después de iniciada.

Como queda anotado, se había ampliado el número de alumnos a 200 que recibirían instrucción naval; ese año también, dentro de los logros en ese rubro, se podía mencionar la creación de "una sección de maquinistas, que se hacía ya indispensable para poder contar con un personal de mecánicos netamente peruanos y de comprobada capacidad profesional", igualmente, se revisaron y modificaron "por completo los programas de estudios de la Escuela, a fin de adaptarlos a los adelantos de la marina moderna"[44].

El 16 de setiembre de 1912, en actuación solemne con asistencia del presidente de la República y altas autoridades del Estado, se inauguró el nuevo local de la Escuela Naval que fue bendecida por el Obispo de Huánuco, Monseñor Drinot. El flamante edificio se levantaba sobre una extensión de 14 000 metros cuadrados.

La edificación tenía un frente de 53 m y un fondo de 43, constando de un cuerpo central y de dos alas que se unen por una verja sostenida por pilares y dejando entre ellas un vasto patio. Aún quedaban muchas tareas de ingeniería civil y de habilitación (como que recién pudo ser instalada allí la Escuela para el año lectivo de 1915), pero el presidente

Leguía no había querido, vieja permanente costumbre de nuestro quehacer político, terminar el mandato sin inaugurar esta obra, que si bien no podría entrar en funciones bajo su mandato, ciertamente se había originado y había progresado notablemente durante su gestión.

Ese año 1912, bajo la dirección del comandante Theron, la Escuela cumplió eficientemente sus tareas académicas, mientras se procuraba en los últimos meses avanzar en lo que a mobiliario se refiere y dotar al local de instalaciones indispensables, tal la de agua[45].

La creación de una sección de maquinistas es aporte que se debe resaltar en ese año. El decreto supremo del 23 de abril de 1912 creó la "Sección de aprendices de ingenieros mecánicos en la Escuela Naval para el servicio de los buques". Esta se inició con cinco alumnos. El Estado gastaría Lp. 1,5,00 para la alimentación de cada uno de ellos, siendo de cuenta de los interesados, los demás gastos personales y los que exigiera su instrucción[46].

Ese año se aprovechó el viaje del *Iquitos* a Europa para que se embarcaran en él los guardiamarinas de las últimas promociones, de tal manera que el viaje les sirviera como complemento de sus estudios; como ese año se había suspendido el envío de nuestros jóvenes a marinas extranjeras, con ese viaje se ampliaba su preparación, a la vez que se proyectaba que en Francia se embarcaran en el crucero *Comandante Aguirre*, a cuyo bordo harían el viaje de regreso al Perú[47].

Excepción al hecho de no enviarse miembros de la Armada a perfeccionarse en Europa, debió constituirlo la disposición del Gobierno para que se trasladasen a Lieja, célebre universidad belga, para que siguieran estudios de ingenieros electricistas, el teniente segundo Víctor E. Escudero y el alférez de fragata Jorge Gutiérrez. Aquellos debían tener una duración de dos años. Llama la atención que no se realizaran en Francia, no solo por la nacionalidad de Theron, entonces director de la Escuela, sino por ser su especialidad precisamente la de ingeniero electricista.

Para 1914 se pensó que la Escuela pudiera funcionar ya en su nuevo edificio. Ello no ocurrió así, a pesar de que *El Comercio* en edición del 27 de noviembre del año anterior decía: "Se ha expedido una resolución suprema ordenando el traslado de la Escuela Naval al nuevo local ya terminado de La Punta. La Escuela funcionará en el nuevo local desde el primero de marzo del año próximo". No fue así, y es difícil determinar cual fue la razón de ello, más aun, cuando se repetía que el inmueble donde venía funcionando en Bellavista, era "completamente inadecuado"[48]. Eventualmente se podría atribuir la postergación de la mudanza a La Punta, a los daños que sufrió la construcción en los primeros días del año 1914 por acción de la braveza del mar, lo que motivó que se constituyera una comisión para investigar la extensión

de los daños y proceder a levantar las defensas indispensables[49].

Para entonces, el diputado Octavio Alva afirmaba que la mayor parte de los alumnos de la Escuela estaba enferma a consecuencia de las malas condiciones sanitarias de local y solicitaba su pronto traslado a La Punta. Se le contestó que los pocos casos de paludismo detectados, eran causados por la cercanía de terrenos de cultivo a la Escuela, pero que el traslado al nuevo local se haría pronto[50].

Ese año 1914, la Escuela funcionó con 65 Alumnos, de los cuales cincuenta y cinco correspondían a la sección de Marina y nueve a la de Mecánica, según informaba en su *Memoria* de ese año el Ministro de Guerra y Marina. En el mismo documento hacía saber: "... a fin de que los futuros oficiales adquieran la mayor suma de conocimientos el plan de estudios ha sido aumentado en este año, con los cursos de Derecho Marítimo, Estrategia, Táctica y Literatura Castellana"[51].

Por último, ese año 1914, el último que la escuela pasaría en Bellavista, en su *Memoria* ante el Congreso, el Ministro de Guerra y Marina manifestaba: "Debo cumplir el deber muy grato para mí, de dejar constancia en esta exposición, de la gratitud del gobierno por la nueva prueba de amistad y simpatía que nos han dado los de Francia y la República Argentina, al acordar la admisión en los buques de su escuadra, de cuatro y dos guardiamarinas peruanos, respectivamente, para completar en ellos su práctica profesional"[52].

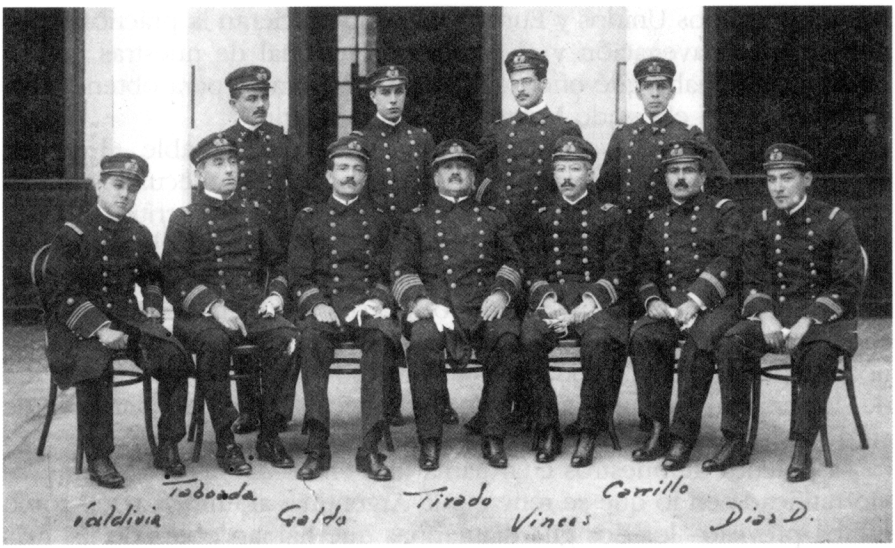
5. LA ESCUELA NAVAL EN LA PUNTA

El 4 de febrero de 1915 –la fecha aniversario de la revolución encabezada por el entonces coronel Óscar R. Benavides, que puso fin al régimen que había iniciado en 1912 Guillermo Billinghurst– se daba inicio al funcionamiento de la Escuela Naval en su nuevo plantel, casi dos años y medio más tarde de la inauguración, ocurrida en los últimos días del gobierno de Augusto B. Leguía, antecesor de Billinghurst en el mando supremo de la República.

Al iniciar sus funciones en sus nuevas instalaciones, la Escuela no solo cambiaba de ubicación, sino empezaba a regirse por un nuevo reglamento dado dos días antes; entre sus más importantes modificaciones, se puede mencionar la nueva distribución de los cursos que de cuatro años, a partir de la fecha se darían en cinco.

Resultaba entonces el nuevo local, proyectado para albergar a doscientos alumnos, bastante amplio para los tan solo sesenta y dos que cursaron ese año, cincuenta y tres de los cuales, correspondían a la sección Marina y nueve a la de Ingenieros Mecánicos[53].

Ese año se gestionó y obtuvo que la Compañía Peruana de Vapores admitiera guardiamarinas en sus viajes a lo largo de nuestro litoral y



Planta de profesores de la Escuela Naval, año 1915: Alejandro Valdivia, Federico Taboada, Manuel Galdó, José María Tirado, Alejandro Vinces, José Carrillo, Federico Díaz Dulanto. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres. Director de la Escuela Naval en 1908, a bordo del *Iquitos*, y en 1917. Director también de la *Revista de Marina*. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).

hacia los Estados Unidos y Europa, para que hicieran la práctica indispensable de navegación y el estudio profesional de nuestras costas; quien determinaba qué oficiales debían embarcarse para obtener esta instrucción, era el Estado Mayor General de Marina[54].

Que la Escuela Naval había logrado un avance notable, el que se veía favorecido por desarrollarse en un local muy adecuado, queda confirmado por el Dictamen Borda, que pese a una dura crítica a diversos aspectos de la organización naval, cuando a la Escuela se refiere, apunta: "La Escuela Naval del Perú halaga el patriotismo y es exponente elevado de la cultura nacional. Pocos establecimientos de su género superarán al nuestro en orden a la disciplina, instrucción de sus alumnos, preparación y capacidad de sus profesores, confort y alimentación de su personal, reglamentación de sus servicios y método y sistema de su dirección"[55].

La práctica de nuestros guardiamarinas en escuadras extranjeras, se vio ratificada en lo que se refiere a la Argentina, al embarcarse –como estaba previsto– los dos guardiamarinas que habían obtenido las más altas notas en sus exámenes de fines de 1914. Al arribar al Callao el buque escuela de esa armada, el *Presidente Sarmiento*, se sumaron a su dotación nuestros dos guardiamarinas. Pero en orden al apoyo obtenido en este sentido de armadas europeas, las consecuencias de la Primera Guerra Mundial empezaron a dejar sentir sus efectos, y así el Gobierno se vio obligado "a suprimir el pensionado militar que sostenía en Francia a causa de la difícil situación económica de nuestro país"[56].

En agosto de 1915, ocurrió un incidente en la Escuela, varios alumnos de 5° año se evadieron alegando malos tratos, sin embargo el informe presentado por el Ministerio de Guerra y Marina al respecto, indicaba que no era tal, y que como medida disciplinaria se les había expulsado de ese centro de estudios[57].

Para 1916 se inició la construcción de un pabellón destinado a las instalaciones eléctricas de la Escuela. Con referencia al aspecto lectivo, podía decir el ministro del ramo en su memoria: "Este plantel ha funcionado durante el presente año, en forma satisfactoria, dándose la instrucción conveniente y verificándose los ejercicios reglamentarios"[58].

Resulta importante resaltar que a pesar del destacado nivel académico, la Escuela mantuvo siempre la preocupación por dar a los alumnos una preparación cada vez mejor; así, en la *Revista de Marina*, 2°. Época, año 1, diciembre 1916, N° 3, se publica un muy importante artículo bajo el título de "Algunas reflexiones sobre nuestra enseñanza profesional", cuyo autor era el teniente segundo Enrique Labarthe, profesor en la Escuela Naval[59].

Entonces era director de la Escuela el capitán de navío José M. Ti-

rado, a quien el autor del artículo destaca por el aliento que le había dado para publicar esas reflexiones y por el espíritu de reforma de los viejos métodos que manifestaba. El trabajo, según expresaba el propio Labarthe, era fruto "de un estudio paciente y minucioso de nuestros planes de estudio y sus programas, de los cursos, y nuestros sistemas de enseñanza".

Señala Labarthe en primer lugar la ausencia de estudios de posgrado para los oficiales, lo que hacía que toda la eficacia del cuerpo naval dependiera del único instituto de enseñanza, que era la Escuela Naval; por estas razones, aducía, la enseñanza presenta una especial complicación, y necesariamente tenía que ser más prolongada, es decir los cinco años que comprendía entonces, aunque había quienes proponían que debía disminuirse a cuatro, a semejanza de escuelas navales de otros países (el Japón por ejemplo), sin tomar en cuenta –de allí el rechazo de Labarthe–, que allí existían escuelas en las que los oficiales podían constantemente actualizarse.

Para Labarthe resultaba sumamente grave la improvisación de profesores, "personal cambiante, muchas veces sin preparación y las más, con el concepto más erróneo sobre su finalidad práctica... Es imposible (agregaba) que al oficial hecho profesor por un decreto, se le pueda exigir, la buena exposición didáctica de un programa, que es el fruto de un largo trabajo de estudio".

Para el autor, este tema resultaba prioritario en la búsqueda de despertar un mayor interés en los alumnos, lo que no lograban profesores improvisados. Con suma agudeza apuntaba: "Actuamos en la misión del profesorado temporalmente, pero debemos ser preparados para esta misión. Muy fatal es el concepto que siempre se tuvo de la enseñanza elemental preparatoria y profesional, para la provisión de las cátedras; se creyó que el que tuvo simpatía a los estudios de matemáticas, podría enseñar éstas; que el oficial que demostró voluntad a bordo, para el desempeño del cargo de Electricidad o Torpedos, o el que trajo un título de ingeniero constructor naval, sería un eminente profesor de electricidad, torpedos o construcción naval, y en este concepto, se creyó tener en la Escuela Naval un personal docente muy capaz de llenar con éxito la misión del profesorado; pero la experiencia, madre de todas las enseñanzas puso algunas veces el fracaso ante nuestra vista"[60].

El año académico de 1916 fue clausurado el 30 de diciembre de ese año, con asistencia del presidente de la República y miembros de su gabinete. En la repartición de premios, el de honor correspondió por el mayor tanto por ciento de suficiencia y buena conducta, al alumno del tercer año, Gustavo Cornejo; los otros premios correspondieron, en el primer año a Fernando Sarmiento; de segundo año, a Julio Contreras;

de cuarto año, a Pedro Mazuré, y quinto año, a Francisco Corrales. En la Sección Ingenieros, al alumno de cuarto año Augusto Hildebrandt.

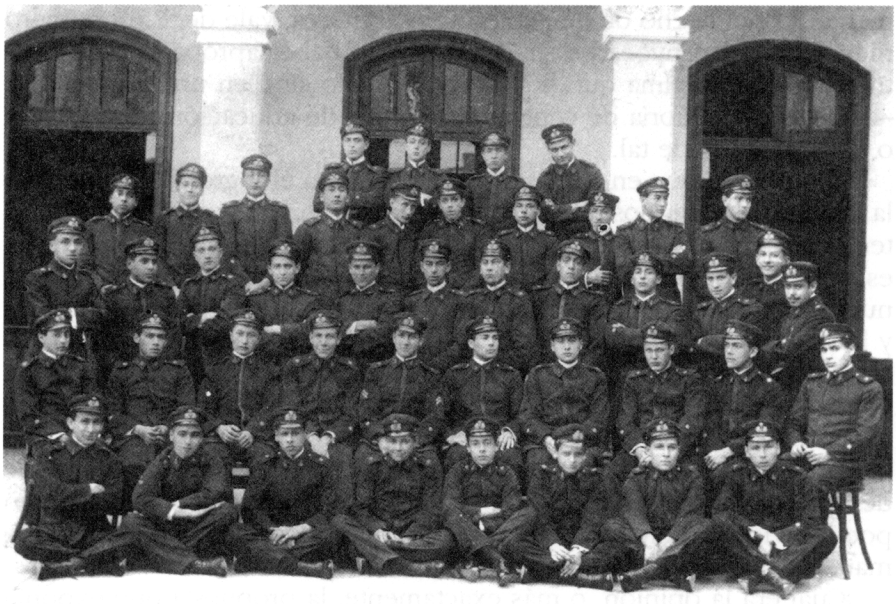
La resolución ministerial del 9 enero 1917 concedió licencias con pasajes a los alumnos de la Escuela Naval durante el periodo de vacaciones. El director de la Escuela Naval efectuaría los trámites a las solicitudes por licencia con pasajes que los alumnos presentasen, solo cuando estos hubieran obtenido en sus exámenes finales nota mayor de 17[61].

6. ERNESTO CABALLERO Y LASTRES EN LA DIRECCIÓN DE LA ESCUELA NAVAL

Por resolución suprema de 10 de abril de 1917 fue nombrado director de la Escuela Naval el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres. Con anterioridad, había asumido la dirección de la *Revista de Marina*. Dos responsabilidades importantes recaían en su persona luego de haber permanecido tres años en el extranjero, y ambas las cumpliría con especial energía y eficiencia. La *Revista de Marina* alcanzó continuidad y mejoría en su contenido, como se puede constatar con la sola revisión de los ejemplares editados ese año. Por resolución suprema del 21 de setiembre 1917, se estableció que la Escuela Naval considerase en sus ajustamientos la cantidad de Lp.10,0,00 como subvención de la *Revista de Marina*[62]. De su labor en la Escuela Naval, pasaremos a ocuparnos de inmediato.

Para Caballero y Lastres, la dirección de la Escuela Naval no era quehacer nuevo; con anterioridad, en 1908, cuando el gobierno del mismo José Pardo le encargara la dirección de la Escuela Naval en el transporte *Iquitos*, había tenido un primer contacto con aquella realidad.

El 5 de marzo de 1917 se dio inicio a las clases con cuarenta y seis alumnos, de los cuales diez pertenecían a la sección de Ingenieros Mecánicos; para la sección Marina se contaba con 2, 3, 8, 10 y 13 alumnos en cada uno de los años, de primero a quinto; en la sección ingenieros eran tres del primero año, uno del segundo, tres del cuarto y tres del quinto. Es de resaltar la severa selección que entonces existía en el ingreso; tal severidad parece haberse centrado en la sección ingenieros mecánicos; así se puede colegir de los resultados del Concurso de Admisión convocado por resolución, señalando cuatro vacantes para esa sección; al llenar solo tres los requisitos, tan solo ellos fueron admitidos. Si bien las cifras resultan muy pequeñas comparativamente a la actualidad, si se proyectara esta comparación a porcentajes, resultaría que entonces había una mayor selección; más aun amerita lo que co-



Alumnos de la Escuela Naval del Perú el año 1916. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

mentamos, el hecho de que solo ingresaran tres, vale decir un número menor que el convocado, sin duda por no haber aprobado el respectivo examen. Lástima que hoy no ocurra ello sino en una muy escasa –escasísima– minoría de centros superiores de educación universitaria o con categoría de tal.

Es probable que en la mayor exigencia para el ingreso haya pesado la opinión de algunos jefes y oficiales; una vez más debemos citar al teniente segundo de la Armada Enrique A. Labarthe, profesor de la escuela, quien desde las páginas de la *Revista de Marina* proclamó nuevas exigencias indispensables para poner a prueba las aptitudes y la vocación de los futuros oficiales. Por el texto mismo que comentamos, sabemos que inspiraba sus preocupaciones una célebre orden general, en la que el almirante japonés Heihachiro Togo, el célebre vencedor del combate de Tsushima (27 de marzo de 1905), que puso fin a la guerra ruso-japonesa, manifestaba: "El Poder Naval no depende del solo hecho de tener buques y cañones, sino principalmente de un poder invisible, pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan buques y cañones"[63].

¿Cuál era la opinión, o más exactamente, la propuesta que exponía el teniente Labarthe? Nos remitimos a sus propias palabras:

> "La principal modificación en las condiciones de ingreso está en la reforma de los programas de examen para el concurso, ella pende hoy día del dictamen de una comisión de inteligentes jefes y oficiales del Instituto, que probablemente responderá a las exigencias de nuestra nueva organización. Lo imperfecta de la segunda enseñanza de una parte y las tendencias a la revisión de nuestro plan de estudios, han dejado sentir ya, la conveniencia de esta modificación.
>
> Otra reforma importante y que me permito indicar, sería la introducción de un nuevo requisito, además de los exigidos en la actualidad, y éste es: el de la selección por carácter y aptitudes.
>
> Los continuos ejercicios físicos, militares, los de maniobras en barcos fondeados en la rada, así como en excursiones, unas de carácter militar, otras de carácter náutico, y si fuera posible en un corto viaje de práctica, donde los alumnos hicieran el servicio marinero serían el medio donde poder apreciar el carácter, la vocación y las aptitudes. Tengo la seguridad que al finalizar el 1er. año se producirían muy necesarias bajas, muchas de las cuales se manifestarían voluntarias. De esta manera disminuirían más, los casos de que un Comandante ponga ciertas resistencias para recibir al oficial fulano porque no tiene aptitudes y al oficial sutano porque no tiene carácter; pues nunca llegarían a oficiales de marina, aquellos que por el solo hecho de haber llenado los requisitos actuales para el ingreso, y tener una mediana inteligencia, dejando a un lado la vocación y el carácter, pudieran vencer los cinco años de estudios de la Escuela Naval[64].

Los reclamos de innovaciones debieron ser numerosos. En su *Memoria* de ese año el ministro manifestaba: "Se hace necesario para el próximo año, una revisión completa de los programas de enseñanza a fin de introducir en ellos las reformas aconsejadas por los progresos de la ciencia naval"[65]. Era evidente que se vivía a conciencia "que la gigantesca lucha en que se halla hoy empeñada la mayor parte de la humanidad, está contribuyendo a que se realice una completa evolución en todos los métodos y en los medios empleados hasta hace poco en las luchas que azotaban a la humanidad; los sumergibles y la aviación, el enorme progreso de los motores, artillería y explosivos, a todo lo cual debe agregarse la manera como ha evolucionado la organización de la Marina de Guerra en los demás países, nos presentan ancho campo para el estudio y la discusión científica..." como decía Ernesto Caballero y Lastres desde las páginas de la *Revista de Marina*, bajo su dirección[66].

Ese año se concluiría la construcción del pabellón destinado a las instalaciones eléctricas para la instrucción de los ingenieros mecánicos. Allí se instalaría más adelante un grupo electrógeno, sistema Diesel, con 10 500 wattios, que se consideraba era suficiente para el servicio de alumbrado y funcionamiento de las instalaciones mecánicas[67].

Con el objeto de que los alumnos obtuvieran una mejor preparación práctico-profesional, la escuela solicitó que se pusiera a su disposición el caza torpedero *Teniente Rodríguez*, lo que si bien se hizo, no alcanzó a cumplir el objetivo esperado pues "a causa de tener necesidad de algunas reparaciones", no pudieron utilizarse sus servicios. Para Caballero y Lastres, según exponía en su *Memoria* como director de la Escuela Naval, disponer pronto de ese buque, era una gran ventaja para la institución por lo que reportaría para la instrucción, pero no dejaba de señalar que sería mucho mejor si se le adscribiera totalmente a la Escuela[68].

Muchos y variados aspectos de la Escuela merecieron la atención del director de ese año; conforme se iban ampliando los servicios, se hacía sentir la falta de mayor número de personal. Así manifestaba Caballero y Lastres en su *Memoria Anual*: "Con el personal que existe en la actualidad no es posible atender los diversos servicios de la Escuela. El taller instalado recientemente exige para su conservación un mecánico y un electricista. El material de artillería, un ayudante de condestable. Se necesita además un sastre, un peluquero, un albañil y otras plazas más que es preciso crear". Reiteraba más adelante "La Escuela debe tener el personal suficiente para atender a todas sus necesidades"[69].

También está vinculado al nombre de Caballero y Lastres el origen del Museo Naval. Si bien hay que aclarar que no hay continuidad entre ese, que él iniciara, y el actual que lleva el nombre de José Julio Elías,

se le debe reconocer la paternidad de tal iniciativa. Así lo mencionaba en su *Memoria* como director de ese año: "Con la erección del palo de la *Unión* se ha echado la base del Museo Naval que me propongo instalar próximamente, contando con la cooperación del supremo Gobierno y el apoyo de los compañeros de la Armada..."[70]

7. *EL PALO DE LA CORBETA* UNIÓN *EN LA ESCUELA NAVAL*

En su *Memoria* de 1917, como director de la Escuela Naval, decía Ernesto Caballero y Lastres, que se había erigido el palo de la *Unión* en la Escuela Naval. Asumía así la Escuela Naval un lugar honroso entre quienes recordaban las hazañas extraordinarias de nuestra invicta corbeta de los días de la guerra con Chile.

Sabemos que luego de las derrotas de San Juan y Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881, y cuando era inminente la toma del Callao y la consiguiente caída de los fuertes, el capitán de navío Luis Germán Astete, que posteriormente muriera heroicamente en la acción de Huamachuco, –la última de la infausta guerra–, ordenó en su calidad de jefe político y militar de la plaza del Callao, la voladura de las defensas y el hundimiento de las naves aún surtas en la bahía[71].

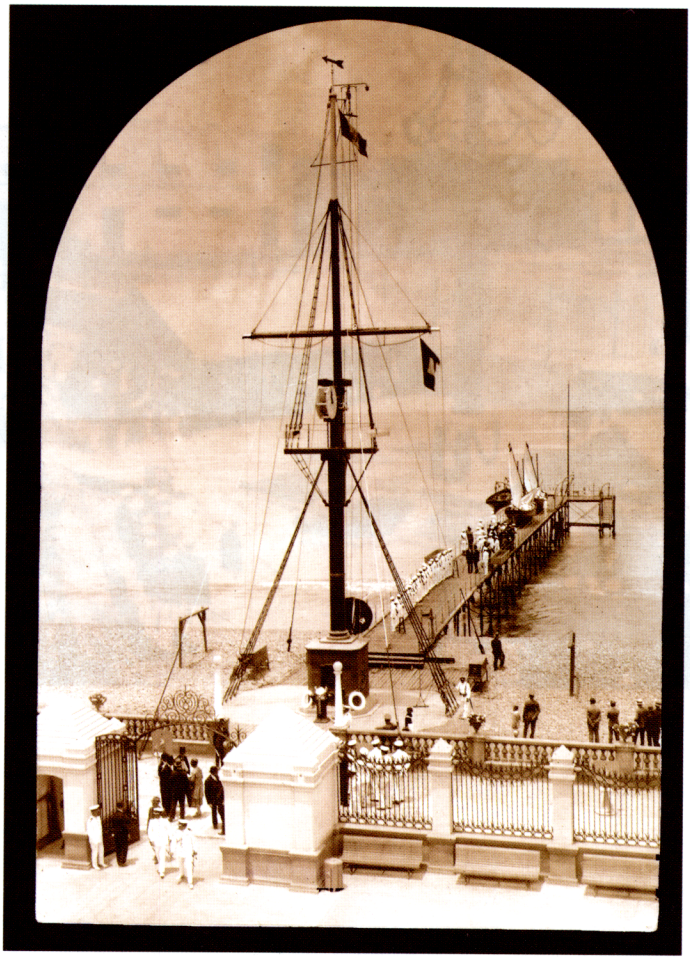
Por varios testimonios, conocemos el profundo respeto que despertaba la *Unión* y el afán exagerado de los jefes chilenos, durante el bloqueo de la bahía del Callao, por dañarla o tomarla[72].

Por años, la corbeta permaneció en el fondo de la bahía, aunque sobresalía su palo mayor. Marinos que estudiaron en la Escuela Naval antes de 1917 o personas mayores que pudieron ver la bahía entonces, recuerdan que efectivamente como lo dice Caballero y Lastres en su *Memoria*, ese mástil había "velado durante treinta y cinco años a sotavento de la bahía del Callao"[73]. Hay marinos veteranos que aún hoy recuerdan haber visto, y otros a quienes les contaron quienes participaron en ellas, que se realizaban regatas, y que el recorrido alcanzaba hasta el palo de la *Unión*.

La iniciativa para colocar el mástil de la invicta corbeta fue del capitán de corbeta Manuel I. Vegas, destacado oficial que ya se distinguía por su notable preocupación por la historia de nuestra Marina de Guerra. Fue Vegas quien "extrajo dicho mástil del lugar en que se hallaba y lo entregó al señor Director de la Escuela Naval"[74].

Para el acto de inauguración se esperaría un nuevo aniversario de una de las más grandes hazañas de nuestra Marina de Guerra, en la que participó la notable corbeta; este se realizó solemnemente el 17 de marzo de 1918, al conmemorarse el 38 aniversario de la doble ruptura del bloqueo de Arica. Asistieron entonces los siguientes sobrevivientes

El Palo de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).





Ceremonia de instalación del Palo de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval el 17 de marzo de 1918. (Reproducida de *Variedades*, Año XIV, N° 525, Lima, 23 de marzo de 1918).

de tal notable acción: el contralmirante Manuel A. Villavisencio –comandante de la nave el día de la memorable hazaña–; el capitán de navío Ramón Sánchez Carrión; los capitánes de navío graduados Emilio M. Benavides y Alfredo Villavisencio; el capitán de fragata Emilio Díaz; el teniente primero Enrique Gamero; guardiamarinas Tomás Segundo Lama y Enrique Chávez.

Asistieron igualmente el ministro de Guerra y Marina, coronel César A. de la Fuente, otros ministros de Estado, el presidente del Senado, senadores de la República y numerosas autoridades civiles y oficiales del Ejército y la Marina.

Al pie del pedestal que soportaba el mástil, se colocó una bella placa, obra del renombrado escultor Agurto, con la siguiente inscripción: "La Escuela Naval en homenaje a los tripulantes de la corbeta *Unión* -Abtao 1866-Arica 1880".

Con tal ocasión, pronunciaron sentidas palabras el ministro de Guerra y Marina; el comandante Caballero y Lastres, en su calidad de director de la Escuela Naval; y el contralmirante Manuel A. Villavisencio. Son dignas de recuerdo especial las últimas palabras del discurso del ilustre jefe de la *Unión* en la insigne jornada de Arica: "Aquí, delante del último vestigio de nuestra querida nave, perpetuo testimonio del deber cumplido, delante de este mástil que un día rodeamos con nuestras armas, me descubro reverente implorando al Ser Supremo por la ventura de nuestra patria y por la preponderancia de su Ejército y Marina".

Con el tiempo, algunas variaciones de lugar ha tenido el glorioso mástil, mas él sigue allí en el patio a la entrada de la Escuela Naval, donde se forman, año a año los oficiales de la Marina de Guerra del Perú. Los cadetes saludan todos los días la bandera que sigue flameando en el histórico mástil de la corbeta, a la que nunca los chilenos lograron atrapar.

Este es sin duda un bello recuerdo a una nave que realizó hazañas extraordinarias y que no ha recibido el homenaje que el recuerdo ya magnifica. Son muy escasas las expresiones de admiración y respeto en relación a lo grande de su heroísmo. Llama la atención que entonces, cuando se propiciaba la adquisición de un buque-escuela, entre los varios nombres que se propusieron, no se hallara el de la briosa corbeta. Tal vez con el tiempo veremos que nuestro buque Escuela no se denomine *Independencia* como hasta hace poco. y más bien lleve el nombre honroso de la corbeta, a la que en esa oportunidad se le rindió el homenaje que significó colocar su palo mayor en el *alma máter* de nuestra Marina, y que espera más significativas muestras de reconocimiento[75].

Ese año 1917, el Reglamento de la Escuela sufrió un cambio que fue considerado muy importante; el numeral 200 de ese Reglamento inter-

no se refería al privilegio de salida; por resolución suprema se reformó concediendo salida a los alumnos todos los domingos y feriados, con la obligación de reintegrarse a la Escuela esa misma noche. Tal reforma coadyuvó a una mayor contracción de los alumnos en los días de trabajo, y la insistente preocupación de la dirección de lograr mejores rendimientos se veía así atendida.

Fue inquietud intensa también, el dotar de un mayor número de volúmenes a la Biblioteca de la Escuela; se enriqueció así el repositorio, en especial con "un buen número de obras profesionales y revistas científicas de positivo valor". También se incrementaron los textos de consulta para la enseñanza. De todos modos, los vínculos entre la Escuela Naval y la *Revista de Marina* en esta su Segunda Etapa, se hicieron muy estrechos, y así se puede constatar el alto número de trabajos publicados en ella, que apuntaban directamente a servir de material indispensable para los estudios navales. Ciertos números, se puede decir, estuvieron saturados de artículos cuyos autores eran profesores de la Escuela. Así podemos señalar:

- *Determinación de la latitud y de la hora sideral empleando el cronómetro y el astrolabio*, por el doctor Federico Villarreal, profesor de la Escuela Naval, que entonces ocupaba el alto cargo de decano de la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Mayor, trabajo que apareció en seis entregas, entre setiembre de 1916 y agosto de 1917.
- *Estudio de la Evolución de la mezcla gaseosa en los motores de combustión interna*, aparecido en setiembre 1916, N° 1 y octubre-noviembre 1916, N° 2.
- *Comando de la Tropa*, publicado entre setiembre de 1916 y febrero de 1917.
- *Fundamentos de Tăctica Naval*, por el teniente de navío Romeo Bernotti, profesor de "Arte Militar" en la Real Academia Naval de Italia, en traducción por la Redacción de la *Revista*; dicha colaboración apareció en ocho entregas, entre octubre de 1916 y diciembre de 1917, continuando posteriormente.
- *Combustibles empleados en los motores de combustión interna*, por el 1er. Ingeniero doctor Pedro Valladares, aparecido en la entrega de diciembre 1916, N° 3.
- *Algunas observaciones "triviales" referentes a Artillería (Material y tiro)*, traducidas del libro "Whispers of the fleet", por el capitán de corbeta Manuel I. Vegas, aparecido en la publicación de enero-febrero 1917, N° 1.
- *Máquinas frigoríficas y sus instalaciones a bordo*, por el 1er. Ingeniero doctor Pedro Valladares, en los números de enero-febrero 1917, N° 1, marzo-abril 1917, N° 2.
- *Servicios de Estado Mayor*, traducido de la *Revista Marítima Brasileña*, por el teniente primero Víctor Escudero, que apareció en la entrega de marzo-abril 1917, N° 2.

- *Calibración*, por el capitán de fragata USN L.M. Nulton, traducido por el capitán de corbeta Manuel I. Vegas, publicado en mayo-junio 1917, N° 3.
- *Sobre el empleo de la radiotelegrafía*, por el teniente de navío R. Carisio, traducido de la *Revista Marítima* por el alférez de fragata José R. Alzamora, aparecido en mayo-junio 1917, N° 3 y julio-agosto 1917, N° 4.
- *Propulsión de las naves*, por el 1er. Ingeniero doctor Pedro Valladares, en los números de mayo-junio 1917, N° 3 y julio-agosto 1917, N° 4.
- *Astrolabio*, por el ya mencionado doctor Federico Villarreal, en el número de julio-agosto 1917, N° 4.
- *Sobre rectas de altura*, por el teniente USN K.H. Donavin, artículo traducido libremente del *United States Naval Institute Proceedings*, por el alférez de fragata, José R. Alzamora, en la entrega de setiembre-octubre 1917, N° 5.
- *Algunas consideraciones sobre la manera como actúan las turbinas a vapor*, por el 1er. Ingeniero Pedro Valladares, que aparece en los números de setiembre-octubre 1917, N° 5 y noviembre-diciembre 1917, N° 6.

También fue la *Revista de Marina* en 1917, la que acogió los trabajos de historia del entonces capitán de corbeta Manuel I. Vegas. En la entrega correspondiente a julio-agosto de 1917, N° 4, publicó *Campañas Navales de los años 1836-39*, que sería un avance del capítulo correspondiente de su *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*, que apareciera en 1929, tres años después de su muerte. El año anterior 1916, había visto la luz su *Crónica de la Marina Peruana*.

Bien se sabe el estímulo que Caballero y Lastres dispensaba a todos estos esfuerzos por dar a publicación temas que contribuían a la instrucción. El Gobierno debió ser sensible a estos esfuerzos, lo que determinó que por resolución del 20 de junio de 1917 se concediera a la *Revista* una "modesta subvención, a fin de propender a su mayor adelanto"[76]. La gestión del coronel César de La Fuente, entonces ministro de Guerra y Marina, se reputó como fundamental para la obtención de la mencionada subvención. La Redacción de la *Revista* por su parte, con el objeto de estimular aun más la producción de artículos originales, abrió un concurso entre quienes eran sus suscriptores en la Armada Nacional.

La clausura del año académico de 1917 revistió sin duda un carácter especial por el contenido del discurso-memoria del director y por el particular significado que debió tener el que por primera vez se graduaran tres ingenieros mecánicos en la Escuela Naval.

En el discurso de clausura (29 de diciembre), Caballero y Lastres abogó por la creación de un Cuerpo Único. En palabras del comentario que tal propuesta mereció en la *Revista de Marina*: "El conocimiento que tenemos de muchas marinas extranjeras, cuyas organizaciones, los que no las hemos palpado bien de cerca, las hemos estudiado debidamente, nos permite decir que el señor Caballero y Lastres ha venido en el importante documento que leyó en la ceremonia de que nos estamos

ocupando, a cristalizar los anhelos de reforma que viven en todos los que deseamos el progreso de la Armada. Es por esto, que creemos que su iniciativa sobre la creación de un Cuerpo Único, en el cual no exista diferencia en las funciones del Oficial sino que en él estén todos capacitados en los conocimientos múltiples que exigen la dirección y manejo de los distintos elementos de que está compuesto un buque de guerra moderno, será de lo más provechosa. De este modo, en lo sucesivo, no habría distingo entre los Oficiales de cubierta y los de máquinas a bordo. La especialización no se realizaría en clases subalternas sino en las superiores, después de pasar por una Academia o Escuela Superior en la cual sigan a más de los cursos comunes a todos para el comando, los correspondientes a la especialización que les corresponda"[77].

Las reformas que entonces proponía Caballero y Lastres estaban necesariamente ligadas a algunos cambios en los planes de estudios de la época; así, se tendrían que suspender algunos cursos, a objeto de que pudieran impartirse otros nuevos. Sin duda, los suspendidos pasarían a darse en la Escuela Superior de Marina que simultáneamente se proponía.

Dos carencias que consideraba importantes, exponía el director en su *Memoria*, solicitando que se resolvieran lo más pronto posible para los ejercicios, ya que la Escuela no disponía más que de una embarcación que sufría frecuentes deterioros; además, los alumnos carecían de un sitio apropiado para practicar ejercicios de tiro. Solicitaba también se ampliara el muelle que prestaba servicios a la Escuela y que se debiera levantar en los terrenos de la propia Escuela[78].

Otros aspectos importantes que recogió el notable discurso de Caballero y Lastres en la clausura del año académico de 1917, fue no solo la propuesta de que la Escuela Superior de Marina, que señalaba debía instalarse en los linderos de la misma Escuela Naval, sino proponía además una escuela de cursos libres para pilotos y maquinistas mercantes, a fin de preparar personal nacional para los buques de comercio, conforme lo exigían los reglamentos vigentes[79]. Resalta también entonces que siendo necesarios, se hallaban en estudio los cursos de Navegación Submarina.

Es relevante la preocupación por darles a los cursos también, un carácter práctico; el año a que nos referimos, los alumnos de la sección de Ingeniería Mecánica habían realizado sus prácticas en los vapores de la Compañía Peruana y en la factoría que ella poseía en Chucuito[80]. Para los cursos de Electricidad y Química, las prácticas se habían realizado en los gabinetes de la Escuela de Ingenieros. Esto último resalta con insistencia entonces la vinculación entre la Escuela Naval y los centros superiores de enseñanza, no solo a través de un profesorado altamente calificado que impartía lecciones en unos y otros, sino también por el apoyo para una mejor enseñanza, como queda patente en la utilización de laboratorios de la Escuela de Ingenieros. Ante las

carencias que aún tenía la institución naval, se expresaba la solidaridad académica. Pensamos que es tema digno de destacar.

Ese año correspondió la espada de honor y diploma al alumno de Marina Ernesto Rodríguez, y al de Ingenieros, Augusto Hildebrandt. Obtuvieron diplomas en la sección Marina: Gustavo Cornejo del cuarto año, Alejandro Arenas del tercero, y Fernando Sarmiento del segundo; en la sección ingenieros mecánicos: Miguel Vera, del cuarto año, Julio Contreras, del tercero y Publio Rojas, del primer año.

1917 marca también el año en que se crean por resolución suprema dos plazas de aprendices de mecánicos para ser enviados a la Escuela de Aviación del Palomar en Argentina. Ese año les correspondió ese privilegio a los guardiamarinas Roberto Velazco e Ismael Montoya.

El año 1918 se inició con una importante innovación: se instauró una sección preparatoria que tenía por objeto cubrir las deficiencias preparatorias de los candidatos a alumnos. En este sentido, la resolución de 10 de enero de 1918 sancionaba: "siendo conveniente que los alumnos de la Escuela Naval lleguen a estudios profesionales superiores con la debida preparación; se resuelve: La instrucción en la Escuela Naval se desarrollará en un periodo de cinco años, correspondiendo al primero la Sección Preparatoria y los otros cuatro a la Sección Profesional". Además del respectivo examen de concurso, los alumnos de la Sección Preparatoria deberían llenar como requisito: ser peruanos de nacimiento, demostrar no tener defectos físicos y que reunían las condiciones mínimas; presentar un comprobante que acreditase haber rendido examen en el Ministerio de Instrucción, y que ya se habían cumplido los quince años de edad y no superar los dieciocho el 1° de marzo de ese año; además, debían depositar en la Caja de la Escuela Naval "Para su alimentación, mientras está en la Sección Preparatoria Lp 24 anuales, pagadera por semestre adelantados"[81].

Ese año los reglamentos y los planes de estudios sufrieron algunas modificaciones, lográndose además, con la total instalación del taller de mecánica con dos grupos electrógenos, contar con la fuerza necesaria para el funcionamiento de los talleres y suministro suficiente de alumbrado a todo el local. El Reglamento Orgánico de la Escuela Naval que fuese promulgado el 2 de enero de 1915, quedó derogado a efectos de la resolución suprema del de 2 de julio 1918, teniendo en cuenta que la experiencia había demostrado la necesidad de reformarlo a propuesta de la dirección de dicha Escuela y a lo informado por el Estado Mayor General de Marina. Constaba de cinco capítulos y 32 artículos.

También se incrementaron los viajes de los guardiamarinas en diversas naves, complemento indispensable de su preparación profesional. Así, en el *Chalaco*, que estaba al servicio de la Compañía Administradora del Guano y realizaba frecuentes viajes, se iban relevando los

guardiamarinas de la Escuadra, con lo que se cumplía con una indispensable práctica de navegación, a la vez que se iba adquiriendo el deseable conocimiento de la costa del país. Por esta razón, con fecha 16 de enero 1918, mediante resolución suprema, se abrió un crédito por la suma de dos mil trescientos ocho libras, ocho soles (2 308,8,00) para atender los gastos que demandase el viaje de instrucción de guardiamarinas, a bordo de las naves de la compañía de vapores[82].

De manera semejante, los guardiamarinas fueron distribuidos, a la par que los alumnos maquinistas, en dos grupos, cada uno al mando de un oficial instructor, para que realizaran sus prácticas en los vapores *Iquitos* y *Urubamba*, ambos al servicio de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao.

Ese mismo año, dos de nuestros guardiamarinas que habían efectuado un viaje de instrucción en el Buque-Escuela argentino *Presidente Sarmiento*, pasaron a prestar servicios en los acorazados de esa nacionalidad, *Moreno* y *Rivadavia*.

El año 1918, aunque tan solo se habían convocado 15 vacantes para la sección preparatoria de la Escuela (8 para la sección Marina y 7 para la sección Ingeniería Mecánica), luego de los exámenes físicos y otras pruebas, resultaron aprobados trece candidatos de la sección Marina y ocho de la sección Ingenieros Mecánicos; por decretos ministeriales de 5 y 6 de marzo de ese año, todos los aprobados fueron admitidos. Ese número, sumado a los que estaban cursando estudios con anterioridad, le dio a la Escuela un total de 47 alumnos, un número bastante menor al que se podía atender sin estrecheces.

Los aspectos más saltantes de lo llevado a cabo durante ese año, y algunos comentarios de marcado interés, se pueden recoger en la *Memoria* que al fin de año leyó en la ceremonia de clausura el director de la Escuela, ese año también el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres. Por lo significativo de este documento, indicaremos los puntos más relevantes de lo entonces expuesto:

a. En lo que a materias de estudios se refiere, hubo cambios significativos: el curso de Literatura fue sustituido por el de Estilo y Composición Castellana; por otra parte, se aumentó "el estudio de explosivos con la parte experimental de su análisis, e incluido conferencias sobre navegación submarina, lecciones de legislación y se ha separado del curso de máquinas el estudio de motores de combustión interna"; a objeto de que los alumnos tomaran un mayor interés por los ejercicios físicos y militares, se les asignó un coeficiente en todos los años de estudios.
   Básicamente, como decía el documento que glosamos: "... en la (sección) Preparatoria se llevan los cursos de matemáticas elementales y los de letras estrictamente precisos y en los cuatro años de estudios profesionales, todas las matemáticas superiores, los cursos

de aplicación y los necesarios para la instrucción y cultura de los futuros Oficiales de Marina e Ingenieros Mecánicos".

b. El reglamento orgánico que fuera sometido a la superioridad naval, al ser aprobado dio vigencia a nuevas normas que fijaban –como ya lo indicamos– nuevas exigencias a quienes postulaban a incorporarse a la Escuela, entre ellas "haber cursado tres años de la instrucción secundaria y, además, los padres o apoderados de los alumnos de la Sección Preparatoria estaban obligados a abonar una pensión anual, a fin de no gravar al Fisco en este año de selección"; igualmente, se restableció el título de Aspirante, que correspondía a los alumnos que ya estaban en la Sección Profesional, los que también debían abonar una pensión –aunque pequeña– para satisfacer la adquisición de su equipo".
c. Se imprimieron cursos que se dictaban en la Escuela, así las "Lecciones de Termodinámica, de servomotores y máquinas auxiliares" del profesor e inspector de máquinas, Pedro Valladares, que con anterioridad ya había dado a publicación otro curso a su cargo, el de "Motores de Combustión Interna". Sin duda, Valladares fue uno de los profesores que con mayor dinamismo se abocó a la tarea de publicar las materias que tenía a su cargo en la Escuela.
d. Por primera vez en la historia de la Escuela Naval, ese año 1918 se dictó el curso de Navegación Submarina; el programa del curso fue elaborado y su dictado estuvo a cargo del capitán de corbeta César A. Valdivieso. Como complemento del curso, en el orden práctico, los alumnos realizaron algunas excursiones en el sumergible *Ferré*. Con razón decía Caballero y Lastres: "Convencido de su importancia, del valor militar de esta nueva arma de combate y del particular provecho que para países como el nuestro, tienen no sólo la adquisición de sumergibles sino su manejo eficiente, he puesto todo mi empeño en que tal aprendizaje se llevase a cabo en nuestra Marina, iniciándolo desde la Escuela".
e. También se dictó por primera vez el curso de pólvoras, explosivos y su análisis, que había sido creado el año anterior por resolución suprema del 4 de setiembre; ese curso constaba de dos partes; la primera trataba del análisis cualitativo y cuantitativo de los principales explosivos usados en la guerra y la segunda de las pruebas químicas de estabilidad de los mismos explosivos. Terminaba el desarrollo del curso con un estudio sobre el "Reglamento de los Depósitos de la Escuadra, de diciembre de 1915". El curso estaba a cargo del ingeniero Genaro Saavedra, que también dictaba el curso de Química General. Por la misma *Memoria* sabemos que los explosivos que tenía la Armada para su servicio, eran de origen francés e inglés; se señalaba también que eran mejores las posibilidades de adquirirlos en los Estados Unidos.

f. También se empezó a dictar a partir de 1918 el curso de Legislación Naval, que ese año estuvo a cargo del profesor Dr. Juan Thol.
g. Continuaron ese año las prácticas, que, de acuerdo a disposiciones reglamentarias, debían realizar los aspirantes a Cuartos Ingenieros; con tal objeto, contaron con la recepción de quienes estaban en el último año de esa especialidad en los vapores de la Compañía Peruana.
h. También se adelantó notablemente en el esfuerzo de dotar a la Escuela, de gabinetes de Electricidad y Física y de Química y de Análisis de Explosivos. Con referencia al primero de los nombrados, aunque ya se contaba con los recursos que el Fisco había asignado para tal gasto, la situación de la Guerra Mundial impidió se realizara el encargo a los Estados Unidos. Del segundo de ellos, se había adquirido parte.
i. Tangencialmente, estuvo también vinculada a la Escuela la "Comisión Científica a la Montaña", la que se encomendó al alférez de fragata José R. Alzamora, aunque estuvo presidida por el doctor Rospigliosi y Vigil.
j. En lo que se refiere a embarcaciones, decía la *Memoria*: "En la falúa que posee la Escuela han practicado los alumnos los ejercicios de boga reglamentarios. A esta embarcación se le ha carenado completamente, se han adquirido remos nuevos y se han renovado las tiras del aparejo. Últimamente, con el apoyo prestado por el supremo gobierno, se ha comprado un yate de vela de siete metros de eslora, que permitirá a los alumnos voltejear por la bahía, haciéndolos practicar en el manejo de esta clase de embarcaciones". Las embarcaciones y el muelle estaban a cargo del teniente segundo Humberto Alfageme.
k. Solicitaba el director –una vez más– se realizara la necesaria prolongación del muelle al servicio de la Escuela, pues aunque la braveza del mar no fuera muy grande, las operaciones de embarque y desembarque en esas circunstancias, se tornaban muy dificultosas.
l. Preocupaba también la falta de un campo de tiro. A ella se refería Caballero y Lastres en los términos siguientes: "Debido a la falta de una galería para la práctica de tiro de los alumnos y a la carencia de munición, no ha sido posible realizar ejercicios durante el año. Hasta antes de la urbanización de los terrenos adyacentes a la Escuela se practicaban los ejercicios en La Punta-Punta. Si no pudiera construirse una galería por falta de espacio, convendría entonces formar un campo de tiro en la isla de San Lorenzo, que serviría además para el personal de la Armada".
m. El Museo Naval –que en estos días nuevamente hacía noticia al irse enriqueciendo con nuevos donativos y las ampliaciones que

en él se iban realizando–, constituyó una preocupación constante y prioritaria para Caballero y Lastres. Sus palabras en la *Memoria* de 1918, sin duda constituyen un hito en la historia, aún por escribirse, del Museo Naval, hoy denominado "C. de N. Julio J. Elías Murguía". Aquí los párrafos que se refieren al Museo Naval.

"En el curso del año me he esforzado por llevar a la práctica la formación del Museo Naval en cuya tarea ha cooperado grandemente el teniente primero don Antonio Cantuarias, a cuyo cargo corre esa sección.

Cuenta actualmente con más de cincuenta ejemplares entre los que hay modelos de buques, autógrafos, fotografías y pinturas de valor histórico, copas ganadas por la Escuela Naval y documentos de importancia.

Entre los modelos de buque figura un trabajo notable del crucero *Coronel Bolognesi*, otro del sumergible *Ferré* y del buque mixto *Florencia*, primer barco con bandera peruana que pasó por el Canal de Suez, obsequio de las señoritas García y García.

La señora viuda del comandante José Gálvez Moreno, ilustre jefe que tanto se distinguió durante el bloqueo del Callao por la escuadra chilena, ha enviado la espada de dicho Jefe y un pedazo de la regala de la lancha *Independencia*, que voló junto con la *Janequeo* en la memorable noche del 24 de mayo de 1880".

n. Con referencia a la Biblioteca, apuntaba la *Memoria* que se había continuado con la adquisición de "diversas obras y revistas profesionales necesarias como textos de consulta de profesores y alumnos". El incremento del material bibliográfico queda patentizado por el reclamo para que se incrementen los estantes del local respectivo.

o. Había preocupación respecto al estado sanitario de los alumnos. Para la atención de enfermos se contaba con el Hospital de San Bartolomé; pero lo que más alarmaba a la dirección entonces, era el problema de las filtraciones en la Escuela, que daban origen a que en determinadas épocas del año se formaran lagunas en su contorno y aun en el interior de ella, y que se hacían más patentes en aquellos "sitios que se encuentran bajo el nivel de la calle". Existiendo el temor de que se produjera alguna epidemia, se juzgaba indispensable el relleno de aquellas zonas en el contorno de la Escuela como dentro de su propio perímetro. La necesidad de realizar este relleno quedaba expresada en los siguientes términos:

"El espacio de terreno que rodea el edificio central, así como aquel en que están construidos en alto los pabellones laterales, se encuentra bajo el nivel de la plaza de La Punta, de la que difiere 1 m. 40. Esta diferencia de nivel trae por consecuencia la formación de lagunas que coinciden con las altas mareas del año y con las bravezas del mar".

También por primera vez –según nos parece– por resolución ministerial de 13 de agosto de ese año, se nombró un dentista para la Escuela; el cargo

recayó en Héctor Tejada Mercado; sin embargo no se contaba con instrumental y material indispensable y tan solo "con la escasa partida que tiene asignada la Escuela para gastos generales se ha atendido en la medida de lo posible a la adquisición de algunos útiles".

p. Preocupaba a la dirección la escasa dotación de tripulantes que había asignados a la Escuela. Este aspecto puso de relieve una vez más, que a pesar de tantos esfuerzos, las carencias eran manifiestas en muchos órdenes. El país se esforzaba por dotar de mejores medios a la Institución Naval, pero los graves y diversos problemas y requerimientos que debían afrontarse, dejaban aún muchas necesidades insatisfechas. Así, leemos con referencia a: "Tripulación": Debido a la gran dificultad que existe para llenar las plazas de tripulantes de la Escuela por razón del poco sueldo que fija el Presupuesto y a fin de evitar los daños que puede ocasionar a la buena conservación del material la falta de ellos, he solicitado que de los conscriptos de la Armada se destinen a ésta, diez individuos".

B. LA INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL SUBALTERNO. ESCUELA DE GRUMETES

Desde hacía mucho tiempo nuestra Marina adolecía de un mal grave: la falta de personal subalterno calificado en nuestra Armada, siendo el complemento del cuerpo de oficiales. A finales del siglo XIX y principios del XX, en que se emprendió la reconstrucción de nuestra Marina de Guerra, se reabrió en 1901 la Escuela de Grumetes a bordo del transporte *Constitución*, intentándose subsanar esta anomalía. Este buque, sin perjuicio de sus tareas escolares, siguió desempeñando las tareas que le asignaba el Gobierno, continuando la marcha normal de este plantel a bordo[83].

El 25 de julio de 1905, se reformó el plan de estudios de esta escuela, adecuándolo a lo dispuesto por el Consejo de Instrucción Pública desde 1902.

Según la *Memoria de Guerra y Marina de 1907*, "el personal militar, director y docente, desde la creación de la escuela hasta la fecha no ha desmayado en su afanosa consagración y buen desempeño de las labores que le está encomendadas con satisfactorios resultados. (...) La enseñanza no sólo es militar y profesional, sino civil, prefiriéndose en éstas como aquellas la forma oral, objetiva y experimental que es la más eficaz, conveniente y segura". (...) En cuanto a la selección de los aspirantes era exigente, de manera que "... desaparezca la errónea creencia que tal establecimiento es una escuela de corrección, en vez

de un centro de honrosa y trascendente instrucción profesional[84].

Sin embargo, hacia 1908, las opiniones al interior de la institución naval eran negativas al respecto. Una opinión aparecida en la *Revista de Marina* de ese año, señalaba: "La Escuela de Grumetes, sólo tiene de tal, el nombre: su personal de alumnos, casi en su totalidad, constituye desde su fundación, un hacinamiento de menores insoportables en sus hogares, nocivos en la sociedad a que pertenecen y que son enviados allí por vía de corrección"[85]. El artículo hacía referencia a otro publicado en el *Boletín del Centro Naval* de Argentina, sobre un proyecto para establecer escuelas de personal subalterno en ese país[86].

Ese mismo año de 1908, se pensaba reorganizar la Escuela de Grumetes que venía funcionando a bordo del transporte *Constitución* con un número de cien alumnos[87]. A fines de ese año había egresado un contingente de 26 alumnos, quedando como alumnos 73, pero el mal estado del transporte, la falta de elementos modernos a bordo determinaron su clausura. Se percibía pues ya un grave problema, toda vez que: "La falta de elementos modernos es ese buque y la necesidad de transformarlo en depósito de carbón, función incompatible con la que ha estado desempeñando, aconseja la clausura de dicha escuela. En su defecto, se embarcarán 20 alumnos en cada uno de los tres cruceros de la Escuadra, para que, divididos por grupos, adquieran los conocimientos necesarios en las ramas de artillería y torpedos, también harán prácticas en los buques de la C.P.V."[88]

Al año siguiente, el ministro propuso lo mismo, que la instrucción se llevase a efecto en los cruceros de la escuadra y en los buques de la Compañía Peruana de Vapores[89]. Así, el Ministro de Guerra y Marina apreciaba que: "La Escuela de Grumetes después de haber funcionado durante largos años en el pontón *Perú* y en el transporte *Constitución*, ocasionando ingentes gastos, no ha producido buenos resultados, haciéndose necesaria su clausura definitiva"[90].

Año tras año, los ministros del ramo señalaban la necesidad de establecer una Escuela para el personal de marinería. En la *Memoria de 1911* el ministro acotaba:

> "El acrecentamiento de nuestro material naval, exige imperiosamente la formación de cuadros inferiores compuestos de hombres competentes, que serán los verdaderos instructores de los conscriptos en el manejo de los delicados elementos, que constituyen hoy el armamento de los buques de guerra. El sostenimiento de semejante escuela, no ocasionaría grandes desembolsos, pues bastaría contratar en Francia un sub-oficial de Marina diplomado en una de las especialidades de artillería o torpedos, y cuatro sub-oficiales destinados a la enseñanza teórica y práctica, para la formación de artilleros, torpedistas, mecánicos-torpedistas y electricistas, pudiendo funcionar ese plantel en uno de los buques de nuestra escuadra"[91].

Era, pues, indispensable la instrucción del personal auxiliar, por cuanto era absolutamente imposible que los oficiales pudieran llevar a cabo su tarea si no contaban con el personal auxiliar de suboficiales instruidos y experimentados para secundarlos. Por ello señalaba el titular del Ramo de Guerra y Marina que: "...en los buques de nuestra escuadra, se trata de formar hoy, el personal de suboficiales, pero este sistema sólo puede anticiparse como transitorio, y es ya tiempo de preocuparse de la creación de una escuela especial dotada de todos los elementos necesarios o voluntarios, y en la que no deben hallar cabida, sino los conscriptos o voluntarios que reúnan las condiciones intelectuales, morales y físicas que exige el desempeño del puesto que deben ocupar en la organización naval"[92].

Reparaba el ministro que, semejante instituto era más necesario en la Marina que en el Ejército, pues si las clases podían formarse fácilmente en las mismas tropas, los suboficiales de Marina, para adquirir una especialidad, necesitaban contar con un centro provisto de todos los elementos que les permitieran ejercitarse en el manejo de los aparatos y una enseñanza metódica que no podía ponerse en práctica en medio de las faenas que imponía el servicio en los buques de la escuadra[93].

En la *Memoria de 1912*, también se esgrimía semejante argumento, señalando que: "... el rendimiento y la eficacia de una escuadra dependen en mucho de su personal subalterno. Por eso, se hace indispensable la creación de una escuela de suboficiales destinada a preparar especialistas en las ramas de artillería, torpedos y electricidad, así como en las de oficiales de mar, contramaestres, timonel, etc."[94]

El gobierno saliente de Leguía consignó en el proyecto de ley orgánica que se elevó al Legislativo, las bases necesarias para la debida organización del personal subalterno de la Escuadra"[95]. Esta idea infelizmente no se llegó a plasmar en ese momento, sino pasado un buen tiempo, durante el segundo gobierno de Leguía, y a instancias de la Misión Naval Americana.

Asimismo, por aquella época, en la Escuela Naval se organizó la Sección de Pilotos y Maquinistas para la Marina Mercante, dándose de este modo trámite a la resolución suprema del 28 de enero 1919 que dispuso la creación y organización de dicha sección. Para ello se establecieron las bases y programas, los mismos que fueron formulados por la dirección de la Escuela[96].

1. LA ESCUELA NÁUTICA DE PAITA

En el puerto de Paita funcionó la llamada Escuela Náutica, que no era sino una escuela de aprendices para hombres de mar y no un centro de formación naval.

En la *Memoria del Ministro de Guerra y Marina* correspondiente al año de 1908, se informó sobre la Escuela Náutica de Paita, así:

> "La epidemia que por intervalos azotó el Puerto de Paita, obligó en dos oportunidades a suspender labores, continuando luego con todo empeño. Tiene 21 alumnos que siguen 17 cursos de acuerdo al plan de instrucción".

Desde inicios de 1907 se realizaron actividades educativas pero con algunas interrupciones: "... debido al desarrollo de la peste bubónica de ese puerto. Por esta razón el presente año escolar sólo ha dado comienzo a sus labores con toda regularidad el 9 de abril, habiéndose remozado el local y reparado sus enseres. El número de alumnos matriculados es de 25, teniendo un promedio de asistencia diaria de 18, que reúne el mínimo de las condiciones de reglamento"[97].

2. EL PENSIONADO DE MAQUINISTAS EN INGLATERRA

Otro aspecto de la formación profesional que debe resaltarse, y que fue preocupación del Gobierno, es el de los maquinistas. Los ingenieros de la Armada formaron parte del Escalafón de la Marina, no precisamente como personal superior ni subalterno.

Esta preocupación, que creemos llegaba al más alto nivel, es decir al propio presidente de la República, llevó a abrir un pensionado en Europa, con lo que evidentemente se reducía el alto costo que esta preparación excepcional significaba. Decía el presidente José Pardo en su Mensaje al Congreso Ordinario en 1907:

> "Atenta la necesidad de formar personal competente y propio de Ingenieros para el servicio de la Armada, se ha creado en el presente año un pensionado en el extranjero, con el fin de que los alumnos de la Escuela de Artes y Oficios adquieran la conveniente preparación científica y la práctica indispensable para servir después como Ingenieros Mecánicos de tercera clase en los buques de la Escuadra, en las dependencias de Marina, o donde el Gobierno estime sus servicios necesarios, por un tiempo obligatorio de cinco años, por lo menos. El referido pensionado funciona actualmente en Londres, bajo la dirección de un Ingeniero Mecánico Naval, cuya competencia es segura garantía de la eficacia de su enseñanza"[98].

El gobierno de José Pardo había dado ese paso con la expedición de la resolución suprema del 2 de enero de 1907[99], mediante la cual creaba en el extranjero un pensionado. Simultáneamente, los seis alumnos más adelantados del primer año de la Escuela de Artes y Oficios, eran enviados a Inglaterra para seguir estudios de Ingenieros Mecánicos Navales, habiéndose comprometido esos alumnos a prestar sus servicios en los buques de la Armada[100].

Luego de rigurosa selección, 12 alumnos de esa procedencia pasaron a distintos astilleros ingleses: Alfredo Ravines, Felipe Patrón y Ró-

mulo Burga a Cammell Laird & Co. en Birkenhead; Leoncio Martínez, Carlos Fernández Dávila, Víctor Espinosa, Adrián Gayoso, José Salas y Ricardo Figueroa a Vickers, Son & Maxim Lt., en Barrow-in-Furness; Fermín Jiménez y José Terry a John Brown Co. Ltd., en Clydebank (Escocia); y Humberto Castañeda a Yarrow & Co. Ltd., en Scotstoun (Escocia)[101].

La *Memoria de Guerra y Marina de 1909* da cuenta del funcionamiento del pensionado desde 1907 en Inglaterra, bajo la dirección de Esteban de Sogue, contando en esa fecha con 17 alumnos, los mismos que asistían a los astilleros tres veces por semana, realizando sus prácticas en el día y recibiendo instrucción teórica en las clases nocturnas por los instructores técnicos[102].

Los jóvenes eran evaluados mensualmente por el señor Sogue, el cual daba cuenta de los avances del alumno, así como de sus gastos. Se les daba alojamiento y comida. El alojamiento incluía el lavado de ropa y costaba una libra por semana. Los alumnos recibían además 8 chelines de propina por semana, así como vestuario, medicinas, matrícula, etc., lo cual ascendía aproximadamente a 5 libras y 6 chelines. Los estudios estaban programados para cuatro años, más un año de práctica[103].

El gobierno de Leguía como el anterior, estaban persuadidos de la importancia que encerraba la creación de un cuerpo de ingenieros mecánicos nacionales. En vista de los buenos resultados se decidió mandar un segundo contingente de alumnos a Inglaterra

Habría que señalar que en 1911, volvieron de Inglaterra los jóvenes alumnos que, egresados de la Escuela de Artes y Oficios, se habían dedicado al estudio de todo lo concerniente a las maquinarias de las naves de guerra. El 10 de octubre de ese año habían recibido sus despachos como oficiales Ingenieros mecánicos; posteriormente, todos ellos llegaron hasta la clase de capitán es de fragata. El Ministro de Guerra y Marina podía en su *Memoria Anual* expresar con satisfacción que "recurriendo a un procedimiento tan sencillo como eficaz (el envío de jóvenes destacados de la Escuela de Artes y Oficios a seguir estudios y prácticas en Inglaterra), nuestra Marina de Guerra podrá contar pronto con un personal de mecánicos netamente peruanos y de comprobada capacidad profesional"[104].

La preparación de especialistas profesionales en Inglaterra continuó, pese a la estrechez fiscal, por cuanto había dado buenos resultados[105], aunque por decreto supremo del 10 de abril de 1912, se creó en la Escuela Naval, la sección de Aprendices de Ingenieros Mecánicos.

ANEXO I

*El Guardia Marina en nuestra Armada**

Uno de los problemas de más difícil solución y que constituye uno de los puntos más delicados en la organización de una marina militar, es la instrucción de los Guardias Marinas, ó sea la preparación de los jóvenes que, en calidad de oficiales primero, y en la de jefes después, son los directamente encargados y responsables de los diversos elementos que constituyen una escuadra.

No es pues difícil suponer que la eficiencia de un oficial de marina, depende, no sólo de los conocimientos científicos almacenados en los cerebros de los cadetes durante su permanencia más ó menos larga en una escuela naval y que la disciplina y moralidad militar puedan arraigarse en jóvenes a quienes sólo debe mirarse como a estudiantes engreídos, veleidosos y ajenos a todo lo concerniente con la estrictez y verdadero valor de la disciplina militar: decimos pues, que la eficiencia de un oficial de marina, no se alcanza en la Escuela Naval; sino que la época en que un joven se halla en condiciones de preparación para dar resultado provechoso en la carrera que va a abrazar, es verdaderamente aquella en que tiene la clase de guardia marina, pues habiendo adquirido conocimientos teóricos, durante su estadía en la Escuela, se halla en las mejores condiciones para, por medio de la práctica, hacer sólidos esos conocimientos y mejor aplicables en el curso de la delicada profesión que ha de seguir; de modo pues, que podemos decir que el mayor ó menor provecho que a una marina rinde un oficial, depende casi exclusivamente del mayor ó menor empeño que se ponga en la *educación é instrucción,* durante su tiempo de guardia marina. Muy convencidas de ello, todas, o casi todas las naciones que poseen una marina, siguen con marcado interés, el curso de la instrucción de sus guardias marinas para poder más tarde, ofrecer al país, la seguridad de la confianza que puede depositar en cada uno de esos oficiales, que, por sus conocimientos, su práctica y su disciplina, sabrá responder con firmeza y dignidad de los intereses que se les confíe.

Entre nosotros, se ha descuidado, por decirlo así, la instrucción de los guardias marinas: si bien es cierto que nuestro gobierno ha establecido la costumbre de enviar casi anualmente un cierto número de aspirantes de marina que han terminado sus estudios, a perfeccionar sus conocimientos y adquirir práctica en el seno de una armada extranjera que con el más generoso desinterés acoge a nuestros jóvenes compatriotas, para devolvérnoslos después de dos ó tres años, convertidos, en competentes oficiales de marina, es bien desconsolador lo que sucede con aquellos que, por una circunstancia cualesquiera, quedan sin ir al extranjero a hacer su práctica y pasan a prestar sus servicios a abordo de nuestros buques.

*Artículo publicado sin firma por el teniente Enrique Labarthe, en: Revista de Marina, año II, N^{O} 17, agosto 1908, pp. 241-245.

Como el envío de aspirantes de marina al extranjero, en pos de instrucción, no ha de ser una costumbre perdurable entre nosotros, (costumbre que a la larga encontrará obstáculos) y como es necesario irse preocupando de la manera más apropiada a nuestros recursos de proporcionar una instrucción sólida y una educación basada en los principios de disciplina y moral militar, a nuestros guardias marinas, creemos del caso, emitir algunas ideas al respecto, las que al ser tomadas en cuenta, podrán a nuestro juicio, reportar gran provecho al país, dándole la seguridad de la capacidad absoluta de los oficiales de la armada.

Hoy, los aspirantes de marina que, al terminar sus labores escolares, quedan sin ser enviados al extranjeros, son embarcados en nuestros buques, donde, ó pasan directamente a ejercer las funciones de oficial de guardia, ó tienen como toda ocupación el desempeño de ciertas comisiones que, por su carácter deprimen el ánimo y humillan al individuo.

En el primer caso, esto es, cuando el guardia marina pasa a prestar sus servicios de guardia en cubierta, cabe preguntar: ¿es sensato suponer que un joven apenas salido de la escuela puede ejercer las funciones de un oficial de guardia? Lógicamente, no; pues, habiendo apenas abandonado las aulas escolares, no es capaz, ni mucho menos, de desempeñarse, sobre la cubierta de un barco, con la expedición y seguridad requeridas en tal caso ¿Qué posesión de sí, podrá tener para imponerse, en caso necesario, a una marinería un joven inexperto y sin preparación alguna?

En el segundo caso, esto es, cuando al salir de la Escuela quedan dedicados al *desempeño de comisiones*, no es ciertamente nada cuerdo, el suponer que, después de tres años de haber servido como patrones de botes ó haber desempeñado comisiones en las que la jerarquía militar sufre desequilibrio, por aparecer ellos, como sustitutos de oficiales de mar, ó de empleados civiles asimilados, puedan los guardias marinas llegar a ser oficiales capaces de llenar su verdadero cometido.

En nuestros buques, el guardia marina se encuentra en la inacción más completa, pues, mientras no haya una orden general qué copiar, un pedido qué recoger, una visita de hospital qué hacer, un bote a cuyo cargo ir, ó una nota ó un recado qué llevar a la mayoría de órdenes; es decir, mientras no sea frecuente la oportunidad de mandarlo como sustituto del amanuense, del oficial del mar de cargo, del farmacéutico, de un patrón de bote ó de un cabo de mar, se le tiene a bordo, sin hacer, materialmente nada. Es pues, muy natural, que esta inacción, tienda a hacer olvidar los conocimientos adquiridos en la Escuela, a la vez que contribuya a fomentar en esos jóvenes ideas perniciosas que en poco tiempo, hacen trocar en aversión, la afición que al principio tuvieran por la carrera.

Podría argumentársenos, en el sentido de que esos jóvenes disponiendo de tiempo desocupado, podrían dedicarlo al estudio, es decir, en provecho de sí y de la profesión, pero, por desgracia, el guardia marina, se halla en una edad y en una época en que más se ama el descanso que el estudio; por eso, en todas partes del mundo, los guardias marinas tienen encargados especiales, que, al obligarlos a estudiar, los educan é instruyen en su profesión.

El cadete que sale de la Escuela Naval después de sus cuatro años de estudios, no ha terminado su carrera; al contrario, ha entrado en la época en que debe comenzarla, pues en la Escuela, ha hecho los preparativos de la obra que debe coronar después de grandes esfuerzos, durante su periodo de guardia marina. Es pues un error muy grande, el creer que un joven que termina sus estudios en la Escuela Naval, está apto para hacer el servicio abordo de un buque de guerra. De este error emanan muchas dificultades con que, sin cesar, tropezamos.

Ya que al presente no contamos con un buque-escuela, donde los guardias marinas puedan perfeccionar sus estudios y adquirir la practica necesaria para el satisfactorio desempeño de sus funciones como oficial, primero y como jefe después, creemos

que lo más sensato sería embarcar a todos los aspirantes que hayan finalizado sus estudios en la Escuela Naval, en uno sólo de nuestros buques, cuyos oficiales (cada uno en su especialidad), serían los encargados de perfeccionar los conocimientos de esos jóvenes y de suministrarles, por medio de continuos ejercicios, la práctica que sea posible, dentro de los límites de nuestros recursos. El *periodo de instrucción*, podría durar dos años, durante los cuales, el guardia marina no sólo habría perfeccionado sus conocimientos y adquirido cierta práctica en los diversos ramos de su profesión, sino que se habrá familiarizado con la vida de abordo, y habrá adquirido el *don de mando*, indispensable a todo individuo que se dedica a la carrera de las armas.

Al comienzo del tercer año, pasarían a desempeñar, en los diversos buques de nuestra escuadra, el servicio de guardias, de modo que, al ser promovidos a oficiales, entrarían de hecho y sin vacilación ni temor alguno, al ejercicio de sus funciones, garantizando así el buen servicio abordo.

No debe pues descuidarse la *educación é instrucción* de los guardias marinas, porque debe tenerse presente, que tal descuido es origen de graves inconvenientes que, por desgracia, hemos palpado más de una vez.

ANEXO II

Instalación del mástil de la corbeta Unión *en la Escuela Naval el 17 de marzo de 1918*

En el continuo transcurso de los años sucede con un pueblo lo que pasa en particular con cada individuo: una serie de acontecimientos que le pertenecen, que son la obra de su vida, entre los que se entremezclan dolores y alegrías, desfallecimientos de los días de desgracia con las esperanzas y anhelos de los días en que la pujanza de su esfuerzo y de su voluntad son ejercidos para tener un puesto en la obra común que ha de legarse a las generaciones venideras; todo, va arrastrado por la eterna corriente, sumérgese en las aguas de Leteo, fúndese luego en el conjunto para constituir una época, y la obra de una y a veces varias generaciones da la resultante total que corresponde al valor intrínseco de una nación en cada uno de los periodos de su historia.

Pero en el conjunto de acontecimientos hay unos que la convulsionan, exigiendo de ella sacrificios y esfuerzos supremos que hacen realizar entonces a sus hijos hechos que se destacan, para los cuales el tiempo que conduce al olvido ejerce un efecto contrario, pues en vez de opacarlos contribuye a que se vean en todo su esplendor y excelsitud, como para reconfortar los nobles sentimientos en todo momento y hablarle a las generaciones que se sucedan de aquellos hechos culminantes como una lección de virilidad y patriotismo a través del tiempo.

La hazaña realizada por la corbeta *Unión* al romper el bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880, al mando de su comandante capitán de navío graduado, hoy contralmirante y gloria de nuestra armada, D. Manuel Villavisencio, pertenece a esa clase de acontecimientos en los cuales encuentra su más alta expresión el valor, la abnegación y el patrio amor. Es en si toda una epopeya, grandiosa, inolvidable, en la cual la gloria coronó con los laureles de la inmortalidad a los valientes que actuaron en aquella épica acción.

Esta atrevida empresa fue prodigio de habilidad y valor. El 12 de aquel mes zarpaba la corbeta del Callao, conduciendo un valioso cargamento para el ejército del sur y cinco días después, el 17, a las cinco de la mañana, fondeaba en el puerto de Arica, bajo las baterías del Morro, en medio del entusiasmo de los nuestros y de la admiración de los marinos extranjeros que fueron testigos de la serenidad y audacia que desplegaron sus tripulantes.

El éxito lo obtuvo en estas circunstancias la corbeta burlando el bloqueo que realizaban el monitor *Huáscar* y el vapor armado *Matías Cousiño*, buques que sólo se dieron cuenta de la presencia de la *Unión* cuando despuntó el día y la vieron fondeada al lado del monitor *Manco Cápac* que servía de batería flotante en aquel puerto.

Desde las 8 y 30 de aquella mañana tuvo que soportar nuestra nave los disparos del *Huáscar* y los del *Cochrane* y *Amazonas* que se habían unido a éste, contestándolos en unión del *Manco Cápac* y de las baterías de tierra hasta las dos y treinta de la tarde en que los buques enemigos se pusieron fuera de tiro para colocarse en posiciones tales que hicieran imposible la salida de la *Unión*.

Pero donde culmina aquella acción es a las cinco de la tarde de ese día, en que la

corbeta inicia la peligrosa empresa de volver a romper el bloqueo, cuando audaz y ligera, con toda gallardía que le daban el valeroso comportamiento de quienes la manejaban, cruzó por entre las naves chilenas, enarbolando nuestro glorioso pabellón, hizo rumbo al sur, pasando cerca de la isla del Alacrán y arrancando de los defensores de la plaza y de los de las naves extranjeras hurras atronadores de admiración y entusiasmo, burlando una vez más a los buques enemigos en plena luz del día, arrebatándoles los laureles de la victoria y escribiendo así una de las páginas más brillantes de la historia de nuestra marina militar.

Pudo la pericia y el heroísmo más que el número de buques y la poderosa artillería que poseía el enemigo. Nuestra débil nave pasó cerca de ellos, siguió su rumbo cercano a la costa, para luego despegarse de ella, perderla de vista, lanzarse en la majestuosa inmensidad del océano y dejar completamente burlada a la poderosa escuadra chilena.

Si grande fue la obra que entonces realizaron los esforzados tripulantes de la *Unión* que debemos mostrar con orgullo ante propios y extraños, grande debe ser también la gratitud del país hacia quienes tan alto pusieron aquel día el nombre de la Marina del Perú.

De los jefes y oficiales que actuaron en aquella acción sobreviven: el señor contralmirante, D. Manuel A. Villavisencio; capitán de navío D. Ramón Sánchez Carrión; capitanes de navío graduados, D. Emilio M. Benavides y D. Alfredo Villavisencio; capitán de fragata, D. Emilio Díaz; Teniente 1°, D. Enrique Gamero; guardiamarinas, D. Tomás Segundo Lama y D. Enrique Chávez.

La *Unión* era de madera, fue construida en San Nazaire, Francia, en 1866 y contaba con un armamento de catorce cañones de avancarga. Después de su gloriosa expedición, realizó algunas más, y cuando el desastre se hizo completo, perdida la batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881, fue incendiada y hundida por sus tripulantes al norte de la bahía del Callao. Durante treinta y siete años hemos contemplado uno de sus mástiles, irguiéndose ante los embates del tiempo y del mar, como heraldo que nos recordaba las glorias que habían alcanzado la corbeta y la deuda de gratitud que la nación tiene para los bravos que la tripulaban. Una feliz iniciativa del señor capitán de corbeta D. Manuel I Vegas, que extrajo dicho mástil del lugar en que se hallaba y lo entregó al señor director de la Escuela Naval, capitán de navío D. Ernesto Caballero y Lastres, ha permitido que el día del 28° aniversario de la ruptura del bloqueo de Arica, fuese inaugurado en la explanada de dicho establecimiento, como un modesto, pero elocuente monumento en cuyo pedestal se ha fijado una placa conmemorativa.

Fue una escena conmovedora en que se hizo la apoteosis de aquellos héroes. Los que han sobrevivido a aquella acción, ese día, al conjuro de los recuerdos, no lo dudamos, habrán visto en las lejanías del pasado, vívida, intensa, entre destellos de gloria; aquella épica jornada realizada por ellos al pie de Morro solitario.

Ceremonia de inauguración en la Escuela Naval del monumento conmemorativo a la ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta *Unión*

A la ceremonia que tuvo lugar en dicho instituto en la mañana del domingo 17 de marzo de 1918, aniversario de aquel hecho de armas, concurrieron los sobrevivientes de la gloriosa nave, los señores Ministros de Estado, Presidente del Senado de la República, Senadores del Congreso Nacional, Prefectos de Lima y Callao, Alcalde Municipal, Jefes del Estado Mayor del Ejército y de la Marina; jefes y oficiales francos de ambas instituciones y demás autoridades políticas y militares; así como comisiones de las distintas instituciones y distinguidas personas de la sociedad de este puerto y la capital.

El batallón naval y la compañía de alumnos de la Escuela con sus respectivos estandartes rindieron los honores correspondientes.

Antes de la inauguración el capellán de la Escuela, en un altar portátil, celebró una

misa de campaña, pronunciando una brillante alocución patriótica, al término de la cual se descubrió la artística placa a que hemos hecho referencia. La placa que se ha colocado en el pedestal que soporta el mástil de la *Unión* tiene grabada la siguiente inscripción: "La Escuela Naval en homenaje a los tripulantes de la corbeta *Unión* -Abtao 1866- Arica 1880". El grabado constituye una obra de arte del notable escultor Agurto.

Discurso del señor coronel Ministro de Guerra y Marina

Después que la banda de Artillería de Costa, que había sido enviada al efecto, cesó de tocar el Himno Nacional, el señor Ministro de Guerra y Marina, coronel D. César A. La Fuente pronunció el siguiente discurso:

Señores:

Tiene esta fiesta que ha organizado la dirección de este Instituto Militar, un alto y significativo simbolismo. El mástil de la corbeta *Unión* que durante treinta y ocho años fue refrescado por las verdes aguas de nuestro primer puerto nacional y acariciado por su brisa, servirá desde hoy, y gracias a la inauguración de este sencillo pero patriótico monumento, de lección objetiva donde las nuevas generaciones de marinos aprenderán a imitar de sus maestros y antecesores las virtudes del valor y del cumplimiento del deber en las horas de prueba para la patria.

La acción realizada en Arica el 17 de marzo de 1880 por el comandante y los marinos de la *Unión* forzando el bloqueo defendido por unidades de mayor poder, constituye no solamente para el Perú hecho altamente heroico, sino que ella consagra en los anales de la raza latina el culto del ideal y de los valores morales más representativos.

El gobierno concurre, pues, a la presente ceremonia con el más vivo y caluroso entusiasmo, y aprovecha esta oportunidad por afirmar todo el interés que le inspira el incremento de la marina; no por que abrigue recelos ni acoja desconfianzas, ya que nuestras relaciones se enmarcan dentro de una política de cordialidad y respeto a todas las soberanías, sino porque reconoce y comprende que no estando unido el centro de la república con sus fronteras del norte y del sur, por líneas férreas, que acortan las distancias, el incremento de las fuerzas navales del país, es de patriótica previsión, y exige por lo mismo, la más amplia preparación intelectual y moral de los nuevos oficiales de marina.

Señor comandante Caballero y Lastres:

En nombre del Gobierno y en el mío propio, os felicito por la coronación que habéis dado a la brillante iniciativa de traer a este plantel la preciosa reliquia histórica que representa para el Perú el mástil aquí colocado; procediendo en esta forma, los jefes y oficiales de la actual marina de guerra rinden tributo de admiración y de aplauso a los viejos sobrevivientes del barco legendario, a esos bravos y hábiles marinos que llenos de fe y dominados por ese fuego sagrado que arde en las almas de patriotas, que ni el infortunio ni la muerte logra extinguir en ellos, cumplieron heroicamente con el deber, legándonos las más nobles enseñanzas, que marinos y soldados reciben, formulando ante el altar de la patria la promesa de que llegando el momento la servirán con igual valor y abnegación.

Y vosotros, jóvenes estudiantes que habéis abrazado la fatigosa carrera del marino, tened presente para los momentos de peligro de la nacionalidad, las épicas jornadas que en los mares del Pacífico realizaron en diversas ocasiones vuestros jefes y maestros; conservad el sentimiento patrio y no permitáis que las pasiones amengüen a tan hermosa virtud, que tanto vigoriza cuanto más inmola a los hombres por su abnegada consagración a la ventura y a la gloria de su patria; seguid con recta conciencia el mismo camino que os han trazado nuestros próceres y no olvidéis que si el porvenir es arduo, es sangre de héroes la que bulle en vuestros pechos juveniles.

ANEXO II

Discurso del señor Capitán de Navío Director de la Escuela Naval

Al terminar el señor ministro la lectura de su discurso, el señor director de la Escuela Naval Capitán de Navío D. Ernesto Caballero y Lastres, leyó el siguiente discurso:

Señor Ministro:

Señores sobrevivientes de la Corbeta *Unión*

Señores:

Hay en nuestra historia hechos que irradian sus glorías con vívidos matices, cuyos fulgores son el galardón más preciado de nuestra vida republicana, en la cual nos hemos debatido llenos de inquietudes y de apasionamiento y muchas veces lejos de la reflexión y del trabajo creadores de toda grandeza social; hechos que sobrepasan a toda ponderación, que son inmortales, porque en trances decisivos para la existencia de la patria, fueron escritos como para revelar el alma y el carácter de nuestra raza, que crece en las horas supremas en que se pone a prueba. Tal es señores, la hazaña que realizara la corbeta *Unión*, rompiendo el bloqueo de Arica, al amanecer un día como hoy, guiada por su intrépido y experto jefe nuestro respetado contralmirante don Manuel Villavisencio, secundado por la brillante oficialidad que lo acompañaba.

Al pie de esta reliquia, mástil de esa nave, al tope del cual flameara en esa recordada fecha la enseña querida de la patria, rodeando solícitos al comandante y demás sobrevivientes de los que actuaron en aquella memorable acción, sentimos el respeto y la emoción intensísima que inspiran los grandes hechos; todos, no lo dudo, en estos momentos, al conjuro del relato que la historia nos hace de esa proeza, evocamos aquella mañana y nos parece que contemplamos aquel cuadro que fue la admiración de amigos y enemigos, cuando los primeros rayos de luz se extendieron sobre el mar y sus suaves reflejos hicieron ver a los tripulantes de las naves chilenas la silueta gallarda y ligera de la corbeta proyectada sobre el Morro, entregando los auxilios que había llevado para la guarnición de la plaza, iniciando con ese esfuerzo demasiado atrevido, el prólogo de aquellas páginas épicas que los defensores de Arica iban a sellar meses después con su sangre.

Es también en estos momentos cuando viene a mi memoria, uno de los recuerdos más gratos de mi vida que entonces como ahora me llenó de patriótico orgullo; es la historia sencillísima, llena de vibrante emoción, que años atrás, lejos del Perú, me hiciera un viejo oficial de la marina francesa, testigo presencial de los prodigios de habilidad y valor que realizaron en aquel día el comandante y tripulantes de la *Unión*.

Contábame, que cuando él y sus demás compañeros que tripulaban la fragata *Hussard*, vieron al amanecer que estaba fondeada dentro del puerto nuestra corbeta, quedaron admirados de la manera como habían podido forzar el bloqueo que tan rigurosamente mantenían los buques chilenos.

Todo el día, me decía, desde nuestro barco contemplamos las maniobras que hacía la *Unión*, la cual defendida por el monitor *Manco Cápac* y los fuertes de tierra, mientras que por una banda realizaba las operaciones de descarga y acopio de carbón, por la otra no dejaba de contestar con sus cañones a los tres buques que la atacaban, a la vez que sus tripulantes trataban de dominar los incendios que se producían a bordo; pero nuestra admiración rayó en lo indecible cuando, al atardecer de ese día, encontrándonos a la mesa en la cámara de nuestro buque, el timonel de servicio, asomando por el cubichete, avisó que zarpaba la *Unión*. No dimos crédito a este anuncio, pues para realizar tal acción precisaba una audacia y valor que no podían concebirse; ¡la pérdida del buque era casi segura!

Juzgábamos que el timonel se equivocaba y, en ese concepto fue que el oficial de guardia le advirtió que fijara mejor su atención antes de dar un parte de tal naturaleza. No habría transcurrido un minuto cuando el timonel repetía de nuevo: la *Unión* zarpa. Subimos a la cubierta y pudimos entonces cerciorarnos de la veracidad de lo que se

acababa de ratificar. La gallarda corbeta cruzaba nuestra proa y burlando otra vez a los buques chilenos, hizo rumbo al sur pasando cerca de la isla del Alacrán y contestando en su trayecto a los disparos que le hacían. Toda nuestra gente, a pesar de la serena actitud que obligado por la neutralidad quería guardar nuestro comandante, lanzó estruendosos hurras ante aquella audaz y valerosa acción que entusiasmaba hasta el delirio. Nosotros, los oficiales, rompimos también la consigna agitando las servilletas que en nuestra precipitada salida de la cámara conservábamos en la mano.

Era grandioso el espectáculo de ese pequeño barco de madera mal armado, con su maltrecha chimenea forrada con herrajes y colchones, lleno de averías, pero animado por el poderoso espíritu de sus bravos compatriotas, a los que se veía cubriendo sus puestos de combate y revelando en su semblante la mayor tranquilidad como si se tratara de una revista naval y, todo lo pudimos apreciar claramente pues la corbeta pasaba a corta distancia de nosotros.

Tal es el relato del marino francés que, siento no poder referir en los mismos calurosos términos con que me lo contó y que produjeron en mi ánimo la más intensa satisfacción patriótica y el orgullo más legítimo de pertenecer a institución que tan alto supo colocar el buen nombre de la patria.

Feliz iniciativa la del capitán de corbeta don Manuel I. Vegas que me entregó esta reliquia a la cual rendiremos siempre fervoroso culto.

Contando con el decidido apoyo del gobierno se le ha podido colocar sobre el pedestal en que se encuentra y en el que se ostenta la hermosa y artística placa que admiráis obra del escultor nacional don Luis Agurto, débil homenaje de la Escuela Naval al recuerdo de los que tomaron parte en aquel brillante hecho de armas, quedando desde hoy como un sencillo pero elocuente monumento que hable a los futuros oficiales que aquí se educan y al país todo, de la manera como cumplió con su deber la Marina en aquella desventurada guerra.

Todas las efusiones y ternuras sagradas que inspiran el patrio amor, los anhelos heroicos, cuanto sentimiento noble y grande hay, se despiertan y vibran al unísono en todos nosotros para ofrendar nuestra gratitud y admiración a quienes tan alto supieron poner el nombre del Perú.

Hay en la acción que en este momento solemnizamos toda una epopeya digna de la apoteosis. De este hecho inmortal, porque está escrito en las páginas imborrables de la historia, se desprenden fulgores de gloria, en los cuales los hombres de hoy y las generaciones que se sucedan puedan hallar inspirados en el ideal que debe caber en nuestros anhelos, algo del fuego sagrado con el cual se debe forjar la grandeza futura de la patria.

Señores:

¡Loor eterno al contralmirante Villavisencio y a todos los que lo acompañaron en aquella gloriosa acción! ¡Viva el Perú!

Discurso del señor Contralmirante D. Manuel A. Villavisencio

El contralmirante Villavisencio, ex-comandante de la corbeta *Unión*, visiblemente emocionado, leyó el siguiente discurso, que interrumpió varias veces por la causa que anotamos.

Señor ministro:

Señor director:

Señores

Después de oír los brillantes discursos de los señores que me han precedido en el uso de la palabra, con motivo de esta fiesta conmemorativa, debo, por haber tenido el primer comando de la corbeta *Unión*, expresar a nombre de los sobrevivientes de esa nave, merecido agradecimiento y estrecharos a mi corazón que, en estos momentos, palpita a impulso de vuestras patrióticas y emocionantes frases.

¡Que vuestros históricos recuerdos impriman fe en el porvenir de la patria, como imprime el sacrificio de la Misa que en este recinto acabamos de oír con respetuosa unción! A este sincero y justo agradecimiento, debía limitarme; pero permitid agregar breves recuerdos.

El Perú, desarmado y sorprendido, aceptó la guerra del 79 porque el honor nacional así se lo exigió. Los desastres de nuestras fuerzas de mar y tierra fueron las consecuencias de imprevisión y confianza lamentables. Fuerzas preparadas y abrumadoras arrollaron nuestra débil resistencia, pero nunca rehusamos el combate y siempre salvamos el honor nacional con acciones que la historia consigna en sus mejores páginas.

El amor a la patria y el cumplimiento del deber, tienen para mí una fuerza misteriosa y sugestiva: bajo su poderosa influencia no hay obstáculos infranqueables, así Grau en Angamos salvó la honra nacional; Bolognesi en el Morro; Cáceres en Tarapacá; y hasta el último soldado en los campos de batalla. ¿Pero quién no cumplió con su deber? El almirante Nelson, el héroe de Trafalgar, al empeñar combate contra la escuadra aliada, dio únicamente la siguiente concisa orden: "Inglaterra espera que cada uno cumpla con su deber, y lo cumplieron y vencieron a pesar de la heroica resistencia del enemigo.

Los tripulantes de la débil *Unión* no podían obtener ni pretender siquiera una victoria semejante, por su inferioridad, pero sí podían cumplir con su deber, y también lo cumplieron. Al recibir mi terminante orden de zarpar, todos sin vacilar ocuparon sus puestos de combate sin considerar la zona de fierro que se les oponía y mirando solamente el pabellón nacional, que gallardamente flameaba en el mástil que hoy contemplamos en este sitio. Después de nueve horas de duro combate cruzamos la línea enemiga bajo su poderosa artillería, y, perseguidos toda la noche por sus naves, burlamos su intento. Al amanecer del siguiente día, las tranquilas aguas y las frescas brisas del Pacífico acariciaban la gallarda nave y saludaban al ileso pabellón izado al compás de doscientas voces que entonaban el himno de la patria.

Al recordar aquella jornada, al verme rodeado de mis valientes y antiguos compañeros sobrevivientes, al contemplar vuestras sentidas demostraciones, me siento orgulloso de haber comandado a expertos oficiales que valerosamente me secundaron; a bravos marineros que sin descanso multiplicando sus actividades, desempeñaron sus faenas y sostuvieron aquel prolongado y desigual combate. Si, me siento orgulloso, considerando aquella acción de armas, que apenas supimos apreciar, haya tenido el inesperado recuerdo que presenciamos y un aplauso que sobrepasa nuestros merecimientos.

No terminaré sin expresar a nombre de los sobrevivientes de la corbeta *Unión*, nuestro particular agradecimiento al señor capitán de navío Caballero y Lastres, digno director de este establecimiento por la suntuosa y significativa fiesta conmemorativa que hoy aviva un pasado que se extinguía. Nuestra más viva gratitud al desprendido jefe que adornado de nobles sentimientos enaltece a los viejos servidores de la Escuadra Nacional.

Aquí, delante del último vestigio de nuestra querida nave, perpetuo testimonio del deber cumplido, delante de este mástil que un día rodeamos con nuestras armas me descubro reverente implorando al Ser Supremo por la ventura de nuestra patria y por la preponderancia de su ejército y marina.

Parte que pasó a la superioridad, el entonces Comandante de la *Unión*, capitán de navío graduado D. Manuel A. Villavisencio, después de haber llenado su cometido forzando por dos veces el bloqueo de Arica

Parte oficial del comandante de la *Unión*.- Al Ancla Callao, marzo 20 de 1880.- Benemérito señor capitán de navío Comandante General de la Marina.- S.C.G.- Tengo el honor de elevar al despacho de U.S. el presente parte referente a la comisión que he desempeñado en el buque de mi mando, y que S.E. el Jefe Supremo tuvo a bien confiarme.

El 12 del presente zarpé de este puerto a las 11 h. 30 m. a. m. no habiéndolo hecho más temprano por la circunstancia que U.S. conoce perfectamente. El 15 por la

tarde llegué al puerto de Quilca por convenir así al objeto de mis instrucciones y, allí tuve conocimiento de la ocupación de Islay y Mollendo por las fuerzas chilenas. En la noche del 15 zarpé del referido puerto haciendo rumbo sur y después de dos horas de navegación se avistó un vapor al parecer enemigo, y aunque desvié el rumbo, permaneció a la vista hasta las 3 de la mañana, a cuya hora volví a tomar la dirección conveniente, aumentando el andar para recuperar el tiempo perdido en la noche, y llegar a Arica en hora oportuna, para forzar el puerto con buen éxito.

Con todas las precauciones convenientes, y habiendo hecho una perfecta recalada, me coloqué cerca del puerto a las 4 de la mañana del 17; de allí destaqué un bote ligero a cargo del alférez de fragata don Carlos L. Rodríguez para que advirtiese a las autoridades de tierra la presencia de la *Unión*, media hora después me dirigí a toda fuerza al fondeadero donde llegué y fondeé sin novedad. Poco tiempo antes de llegar a la bahía avisté luces al norte y sur; las primeras eran de buques de guerras neutrales, y la segunda probablemente del monitor *Huáscar* y de un transporte, pues media hora después de fondeado se colocaron al frente del puerto.

Inmediatamente que quedó el buque amarrado convenientemente, desembarqué la carga que conduje, y entregué la lancha a los oficiales encargados de ellas; al mismo tiempo comencé a embarcar carbón y nos hallábamos en dichas operaciones cuando aparecieron también por el sur, el blindado *Blanco* y otros transportes, así es que dos horas después de haber fondeado nos hallábamos con el puerto cerrado por los referidos buques, excepto uno de los transportes que se dirigió al norte, seguramente en busca de más refuerzos para atacar y destruir a la *Unión*.

A las 8 h. cuando aún nos hallábamos ocupados en la carga y descarga que he indicado, los blindados se pusieron en movimiento, el *Huáscar* primeramente y el *Blanco* después, rompieron sus fuegos exclusivamente sobre la corbeta; inmediatamente y sin parar el trabajo se contestaron de a bordo, y desde entonces se trabó un serio combate durante 7 horas con algunos intervalos de cuyos detalles daré cuenta a U.S. por separado.

A pesar de los esfuerzos hechos por la escuadra enemiga con su poderosa artillería, habiéndonos lanzado ciento cincuenta proyectiles más o menos entre bombas y balas de diferentes calibres y sistemas, y con perfecta dirección para echar a pique la corbeta, ella resistió valerosamente tan formidable ataque y sufriendo tan sólo ligeras averías y en su personal la muerte del sargento 2° Luis Hidalgo y ocho heridos, de los cuales siete son de tripulación y el otro un lanchero que se hallaba a bordo durante el combate. De los proyectiles lanzados por el enemigo, dos bombas reventaron a bordo, cinco en el aire, cayendo a bordo sus fragmentos, y varias en las inmediaciones, causando con ellas los daños que he mencionado que ciertamente son pocos relativamente al número de proyectiles lanzados y a su ventajosa artillería. También por nuestra parte creemos haber hecho algunos daños al *Huáscar* con varios proyectiles de Armstrong y Withivorth que cayeron en dicho buque según pudo juzgarse desde a bordo.

Las baterías del Morro y San José perfectamente servidas, como también el *Manco Cápac*, protegían con acierto a esta corbeta cada vez que el enemigo intentaba acercarse, y mediante tan eficaz y oportuno auxilio, la corbeta no sufrió los daños que eran consiguientes, en tan desigual combate, y puedo asegurar que ambos blindados a pesar de estar en constante movimiento, han recibido algunos proyectiles lanzados por nuestros recomendados artilleros de las baterías.

A pesar de los inconvenientes que teníamos para zarpar, tanto por las pequeñas averías que sufrimos en la chimenea y tubos de vapor, cuando por las posiciones de los buques enemigos, pero contando con la intrepidez de todos mis valerosos y decididos subordinados para hacer en la mar la defensa del buque a costa de todo sacrificio, después de hechas las necesarias reparaciones, largué el ancla a las cinco de la tarde, dejé el fondeadero precipitadamente, y barajando muy de cerca la isla del Alacrán hice rumbo al sur, aún sin contar con toda la expansión del vapor. Pocos instantes después todos los

buques enemigos se pusieron en movimiento y emprendieron a toda fuerza y en distintas direcciones su caza sobre la corbeta, que burlaba a sus poderosas naves, en medio de los vivas y aclamaciones entusiastas de la multitud de gente que coronaba el morro y, demás lugares cercanos, a cuyas inmediaciones necesité pasar, al dejar el puerto.

Poco tiempo después y en los momentos más críticos de la persecución se declaró incendio sobre una de las calderas, ocasionado por las llamas de la chimenea que amagaban también el palo mayor; pero atendido y cortado oportunamente, fue extinguido un momento después sin manifestar la tripulación por este accidente el menor desconcierto.

Cumple a mi deber, haciendo merecida justicia, recomendar a S.E. el Jefe Supremo el decidido empeño y el noble patriotismo de los señores Jefes, Oficiales de Guerra y Mayores e Ingenieros que se hallaban bajo mis órdenes, para llevar a buen término la difícil comisión con que se nos ha honrado, así como su valeroso comportamiento durante el combate y en las difíciles circunstancias en que ha estado el buque. No es menos recomendable el comportamiento de todos los demás individuos de la brava dotación que, llena de entusiasmo y estimulados con el ejemplo de superiores, cumplían abnegadamente con sus deberes.

Debo también hacer presente a U.S. que los señores Jefes de las baterías; del E.M.G. del ejército y demás autoridades ofrecieron constantemente los auxilios que el buque necesitaba, como también la ambulancia de la Cruz Roja que se hizo cargo inmediatamente de los heridos, para medicinarlos en tierra, después de habérseles hecho las primeras curaciones por los cirujanos del buque.

En la navegación de regreso no ha ocurrido ninguna novedad, habiendo funcionado la máquina con regularidad, y he fondeado en este puerto a las 12 h. p.m.

Sírvase U.S. pasar lo expuesto al despacho del benemérito Capitán de Navío, Secretario de Marina, para que llegue a conocimiento del Jefe Supremo de la República; y séame permitido manifestar mi sentimiento por no haberme sido posible llenar mi cometido a la altura de mi patriotismo.- Dios guarde a U.S.-S.C.G. - *MANUEL A. VILLAVISENCIO.*

Plana mayor de la corbeta el día de la ruptura del bloqueo

Completamos esta ligera reseña de la fiesta realizada, con la relación de los nombres de los oficiales que formaban la plana mayor del buque en ese día memorable:

Capitán de Navío Graduado, D. Manuel A: Villavisencio
Capitán de Corbeta 2° Comandante, D. Arístides S. Aljovín
Capitán de Corbeta Graduado 3er. Comandante, D. Emilio M. Benavides
Teniente 1° Graduado, D. Arnaldo Larrea
Teniente 2° D. Pablo A. Duffó
Teniente 2° Graduado, D. Ramón Sánchez. Carrión
Alférez de Fragata, D. Carlos L. Rodríguez
Capitán de Ejército, D. Manuel Vera
Guardiamarinas: D. Enrique Gamero, D. José F. Seminario; D. César Romero, D. Héctor Villarán, D. Enrique Chávez, D. Oliverio Sáenz, D. Edmundo Gago, D. Tomás Lama, D. Alfredo Villavisencio
Aspirantes de marina: D. Emilio Díaz, D. Maximiliano Reyes
Contador D. Ezequiel Fernandini
Cirujanos D. Miguel Rodamonte, D. Joaquín Diez Canseco
Primer Ingeniero: D. Benjamin Botsford
Segundo Ingeniero D. James Laurié
Tercer Ingeniero D. Pedro L. Storace
Cuarto Ingeniero D. Gabriel A. Portal
Cuarto Ingeniero D. Henry Leiver
Ayudante de Máquina: D. Guillermo Zavaleta

ANEXO III

*Teoria del Buque (fragmento)**

LECCIÓN I

DEL BALANCE DE UN BUQUE EN AGUAS TRANQUILAS

51. Duración de la oscilación de un péndulo.- La teoría del balance de un buque se asemeja al movimiento de un péndulo, es decir de un cuerpo pesado que oscila moviéndose alrededor de un eje horizontal. Es pues necesario recordar los principios de mecánica relativos al movimiento de un péndulo.

1. Péndulo simple.- Consideremos un péndulo simple. Se sabe que se llama así el sistema ideal constituido por un punto material pesado, suspendido a la extremidad de un hilo (que se le supone rígido, inextensible y sin gravedad), y susceptible de oscilar en un plano alrededor de un punto de suspensión. Se demuestra (Ver la nota complementaria D) que cuando la oscilación de un péndulo a una y otra parte de la posición vertical, queda débil, la duración de esta oscilación es independiente de su amplitud y dada por la fórmula:

$$T = \pi\sqrt{e/g} \quad (1)$$

en la cual e es la longitud del péndulo en metros, π la relación de la circunferencia al diámetro que es 3.1416, g la aceleración debida a la gravedad igual a 9.81. Reemplazando π y g por su valor numérico, se tiene:

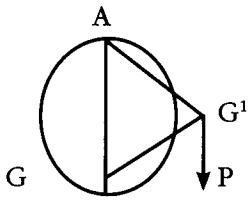
$$T = 1.003\sqrt{e}$$

Además si se desprecia la resistencia del aire y el frotamiento del eje de oscilación del péndulo se prolonga indefinidamente siempre con la misma amplitud. En realidad ello no es así; las resistencias de las que hemos hablado concluyen siempre por extinguir la oscilación que va disminuyendo gradualmente la amplitud, hasta que el péndulo regrese al reposo después de un número de oscilaciones más o menos grandes, según el valor de estas resistencias. Así un péndulo que oscilara en el agua sería detenido mucho más pronto que un péndulo que oscilase en el aire, con mayor razón si el péndulo oscilara en un líquido viscoso como alquitrán. La forma de la masa M juega también un rol y anula más o menos pronto la oscilación, según la resistencia mas o menos

* Cuaderno de estudio manuscrito del alumno de la Escuela Naval, después C. de F. Juan Benites, del cual se transcribe una pequeña parte.

grande que ella presente al movimiento.

2. Péndulo compuesto.- Si en lugar de un péndulo simple se considera un cuerpo de forma cualquiera, pudiendo oscilar alrededor de un eje horizontal A (Fig. 1), se tiene lo que se llama un péndulo compuesto. Sea G el centro de gravedad de este cuerpo. Se puede creer (y es en efecto un error muy común) que el cuerpo oscilara como un péndulo simple que tuviera por longitud AG. Esto no es así. Es verdad que cuando el cuerpo está separado de su posición de equilibrio, de tal manera que su centro de gravedad venga a G^1, la gravedad obra sobre él como obraría sobre un cuerpo de un mismo peso, cuya masa fuera concentrada en G1, pero las velocidades que dos oscilaciones (una de cada péndulo) adquieran en el mismo tiempo no serán iguales.



Se demuestra los resultados siguientes: (ver nota E)

Sean p_1, p_2, p_3... los pesos de los diversos puntos materiales que constituyen el péndulo compuesto y r_1, r_2, r_3... las distancias de estos puntos al eje de oscilación. Se llama momento de inercia del cuerpo oscilante (y se designa por I) la suma de los productos de las masas de esos puntos por el cuadrado de sus distancias al eje. Es decir que se tiene:

$I = i/g\ (p_1 r_1^2 + p_2 r_2^2 + p_3 r_3^2 \ldots.)$

La longitud x de un péndulo compuesto considerada es dada por la igualdad:

$X = gI/pd$ (2)

Siendo p el peso total del cuerpo y d la distancia de un centro de gravedad al eje de oscilación. Esta longitud x es la que se llama longitud del péndulo simple, sincrónico a ese péndulo compuesto.

Según la fórmula (1), la duración y la oscilación de un péndulo simple, cuya longitud sea x es:

$$T = \pi\sqrt{x/g}$$

de donde reemplazando x por su valor sacado de la ecuación (2):

$$T = \pi\sqrt{I/pd} \quad (3)$$

Efectuando este cálculo se encuentra que para una barra cilíndrica o prismática de longitud L oscilante alrededor de un eje que pasa por una de sus extremidades y teniendo por consiguiente su centro de gravedad a una distancia L/2 del eje, la duración de la oscilación es la misma que para un péndulo cuya longitud no sea L/2, pero si 2/3L.

52. Asimilación de un buque oscilante en agua en calma a un péndulo compuesto.-

Poseídos estos preliminares, consideremos un buque flotando en agua en calma; supongámoslo separado de su posición recta, un ángulo i, y abandonémoslo a él mismo. En virtud de su par de estabilidad, tenderá a regresar a su posición de equilibrio,

pero la pasará por efecto de la velocidad adquirida y efectuará alrededor de esta posición una serie de oscilaciones que se prolongarían indefinidamente si el buque no opusiera resistencia alguna a ese movimiento. En realidad a consecuencia de la fuerza viva que adquiere el buque en su oscilación, la superficie de su carena toca el agua con una cierta velocidad, que aumenta las resistencias tendentes a oponerse al balance, y se ve disminuir progresivamente la amplitud del movimiento, hasta que el buque regrese al reposo; así un buque se asemeja a un péndulo que oscila en el aire.

Hagamos abstracción de estas resistencias. Supongamos que el buque se inclina conservando su volumen de carena primitivo y que el valor de su par de adrizamiento, para un ángulo de inclinación i, sea el mismo que si se hubiera inclinado sin velocidad el mismo ángulo i en agua en calma y no agitada por el movimiento mismo del flotador. Estas hipótesis están lejos de ser exactas, pero conducen a una fórmula verificada por la experiencia.

En las condiciones anteriores y admitiendo que el valor de i no pase de 12° a 15°, el movimiento del par de adrizamiento es aproximadamente:

$$P(T - a) \sin i$$

Admitamos por un instante y salvo rectificación, que exista en el buque un punto que en el movimiento de balance permanezca inmóvil; el buque estará entonces en el caso de un péndulo compuesto, cuyo peso será P y su distancia del centro de gravedad al punto de suspensión será $\sqrt{-a}$; es claro en efecto que el momento de la fuerza (gravedad) que tiende a regresar este péndulo a su posición recta, es para un ángulo de inclinación i, igual a P (r – a) sin i. O para tener la duración de la oscilación de semejante péndulo es preciso reemplazar d por r – a en la fórmula (3), da:

$$T = \pi\sqrt{I/P(r-a)} \qquad (4)$$

53. Aplicación de esta fórmula al caso de un buque.-

Esta fórmula será aplicable al caso de un buque si se supone que I representa su momento de inercia con relación a un eje horizontal que pasa por el punto del buque que habíamos supuesto inmóvil en el movimiento de oscilación (o punto tranquilo). En realidad no existe en un buque que balancea un punto tranquilo. Pero la experiencia muestra que para balanceo en agua en calma, cuya amplitud es débil, los puntos vecinos a la flotación se desplazan poco. Está en este caso particular el centro de gravedad del buque, que está en general muy vecino a la flotación. No se comete pues error muy sensible admitiendo que en la fórmula (4), que da la duración de una oscilación simple del buque, I representa el momento de inercia de aquel, con relación a un eje horizontal que pasa por su centro de gravedad.

NOTAS AL CAPÍTULO XVII

1. LOHMANN VILLENA, Guillermo..., *Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII*, T. IV p. 112. Para el tema del Hospital del Espíritu Santo, donde dicho virrey estableció la Academia Náutica, se puede consultar con provecho en esta misma colección. *Siglo XVI Historia Interna,* T. III, vol. 1, pp. 425-428, de BUSTO, José Antonio del. También la *Memoria del virrey Gil de Taboada y Lemos* que cita PUENTE CANDAMO, José Agustín de la, al ocuparse de este tema de la Academia Náutica en esta misma Colección: *La Independencia-1790 a 1826*, T. V, vol. 1, p. 87. Un esfuerzo mayor sobre los orígenes de la educación naval en el muy útil trabajo de ORTIZ SOTELO, Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú,* Lima, 1980.
2. BASADRE, Jorge..., "Bosquejo sobre la clase militar en los primeros años de la República". En: *Mercurio Peruano,* Año XI, vol. XVII, N° 117, p. 184.
3. MELO, Rosendo..., *Historia de la Marina del Perú*, Lima 1911, T. II, p.178.
4. De las varias definiciones de Pontón que encontramos en el *Diccionario ESPASA*, la más aproximada a lo que era entonces el *Perú*, aunque no corresponda exactamente es la siguiente: "Buque viejo que se usa como depósito flotante de carbón ú otros efectos, y en España, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX, estuvo destinado a cárcel para presos políticos". La idea central que se puede rescatar de tal definición, se reduciría pues a buque viejo flotante, que en el que caso que nos ocupa, servía de buque-escuela.
5. VALDIZÁN GAMIO, José..., "La Marina de Guerra". En: *Visión del Perú en el siglo XX*, T. I., p. 363.
6. *Legislación de Guerra y Marina*, pp. 220-225.
7. En la entrevista efectuada al capitán de fragata Juan Benites, resaltaba: "he notado que en ese tiempo todos los jóvenes tenían una letra poco más o menos parecida y eso es debido a que antiguamente había clases de caligrafía en los Colegios". La cita aparece entre comillas pues así consta en nuestras notas de la entrevista que tuvimos la suerte de tener con él. "Deje usted eso expresamente indicado", insistió; se sentía resentido por lo mal que escriben hoy en día nuestros jóvenes. Como compartimos su inquietud y le referimos los desastrosos estragos que esa supresión presenta entre nuestros universitarios, se entusiasmó. Fue hacia una gaveta, extrajo un viejo cuaderno y nos lo hizo hojear. Le expresamos nuestra admiración por tal caligrafía. "Llévelo usted; se lo obsequio", fue su respuesta. Hoy hemos hecho entrega de ese cuaderno al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Allí puede ser consultado y visto por quienes lo deseen. El comandante Benites mencionó a los señores Robles y Góngora, como excelentes profesores de caligrafía. Estas menciones que enriquecen el tema que ahora nos ocupa, quieren ser también un homenaje y reconocimiento, necesariamente póstumo a quien nos acogió en su casa en las proximidades de la Avenida

Brasil con tanta cordialidad y señorío; tuvo plena disposición para colaborar en aclarar nuestras inquietudes.

8. *Memoria del Director de la Escuela naval, 1907.* En: *Revista de Marina*, Año I, N° 10, enero de 1908, p. 366.
9. Tal era el caso del comandante Benites, que había estudiado francés en la secundaria. Recordaba que el profesor de francés en la escuela era el Sr. Cazeneuve. "Estudiábamos ciertos cursos en francés y dábamos la lección en castellano", nos dijo.
10. BASADRE..., *Historia de la República*, T. XI, p. 207
11. *Mensaje del Presidente José Pardo al Congreso ordinario de 1907.*
12. *Ibídem.*
13. *Actualidades*, N° 197, p. 417.
14. *El Comercio*, agosto 23, 1907.
15. *Memoria de Guerra y Marina de 1908*, p. XXVI.
16. *Memoria del Director de la Escuela naval, 1907.* En: *Revista de Marina*, Año I, N° 10, enero de 1908, p. 367.
17. *Mensaje al Congreso Ordinario...*, p. XXXI.
18. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 1908.* Resumen publicado En: *Revista de Marina*, Año III, No 22, enero 1909, p. 501.
19. *Revista de Marina*, Año II, N° 21, diciembre 1908, p. 442. En artículo firmado por Armand Lufeau, se proponía Chucuito como un buen lugar a ese efecto.
20. *Memoria de Guerra y Marina, 1908*, p. XXVI
21. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 1908.* Resumen publicado En: *Revista de Marina*, Año III, No 22, enero 1909, p. 503.
22. *Ibídem.*
23. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 1908, Ob. cit...*, p. 503.
24. *Memoria del Director de la Escuela Naval, Ob. cit...*, p. 505. Es tema es también de interés, cómo fue evolucionando la actividad deportiva en la Escuela Naval. Respecto al foot-ball, tal vez fue de las primeras en incorporarlo, aunque teniendo influencia francesa, pareciera lo contrario, porque todo hace pensar que fueron los ingleses los que introdujeron este juego. Cfr. GÁLVEZ, José..., *Nuestra Pequeña Historia*, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1966, pp. 211 y ss.
25. *Ibídem.*
26. *Ibídem...*, p. 506.
27. *Revista de Marina*, Año III, N° 20, noviembre 1908, p. 439.
28. *Memoria del Director de la Escuela Naval, Ob. cit...*, p. 504.
29. *Ibídem...*, p. 504. Allí mismo leemos que los diplomas por ocupar el primer lugar correspondieron en 1er. año, a Juan E. Besnard, 2do año, a José F. Ramos, 3er. año, José del Carmen Carranza, 4to. año, Manuel F. Jiménez. Al primer alumno del último año se le obsequiaba un anteojo gemelo como premio; los demás egresados "salen provistos de sus libros, tablas de navegación y demás útiles costeados con la asignación que se cobra de la partida correspondiente del presupuesto". A los egresados también se les entregaba un sextante con su nombre grabado, lo que no se pudo efectuar el año 1908, durante la ceremonia de clausura por no haber llegado aún estos de Europa.
30. Esta preocupación está muy bien reflejada en un artículo aparecido en la *Revista de Marina*, Año II, agosto de 1908, N° 17, pp. 241-245. Por su importancia lo reproducimos como anexo al presente capítulo.
31. *Revista de Marina.* Año II, N° 16, julio 1908, p. 237.
32. *Memoria de Guerra y Marina, 1908*, p. XXIII.
33. *Revista de Marina*, Año II, N° 23 y 24, febrero-marzo 1909, pp. 565-566.
34. *Memoria de Guerra y Marina 1909*, p. XXIII-XXIV.
35. *Ibídem...*, p. XXV.

36. *Revista de Marina*. Año II, N° 19, octubre 1908, p. 367.
37. *Memoria de Guerra y Marina, 1909*, p. XXVI.
38. *Ibídem.*
39. *Memoria de Guerra y Marina, 1910*, p. 29.
40. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 1911*. En: *Revista de Marina*, 1911, p. 423.
41. *Memoria de Guerra y Marina, 1910*, p. 30.
42. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*, Lima, 1911, T. II, p. 179.
43. *Memoria de Guerra y Marina, 1912*, p. 21.
44. *Memoria de Guerra y Marina, 1912*, p. 20.
45. Tal vez no se adelantó mucho en esos últimos meses de 1912, a tenor de lo que comentaba *El Comercio,* en su edición del 26 de diciembre: "Dentro de tres meses comenzará a funcionar este plantel (La Escuela Naval) en su nuevo local de La Punta y sin embargo hasta hoy no se ha dado comienzo a los trabajos indispensables para que esté en condiciones de ser habilitado, especialmente la sección destinada a la marinería. Habiéndose ya entregado el dinero necesario para continuar dichos trabajos no hay motivo para que no estén ya en ejecución. Se nos dice que están paralizados también los trabajos de perforación del pozo artesiano que surtirá de agua a ese establecimiento.
46. *Legislación de Guerra y Marina*.1912, p. 219.
47. *Memoria de Guerra y Marina, 1912*, pp. 20 y 24.
48. *Memoria de Guerra y Marina, 1914*, p. 20.
49. *El Comercio*, enero 14, 1914.
50. A.H.de M. Ministerio de Guerra y Marina, Libro N° 226, ff. 269-270.
51. *Memoria de Guerra y Marina, 1914*, p. 20.
52. *Ibídem...*, pp. 20 y 21. Entonces cuatro de nuestros guardiamarinas viajaban alrededor del mundo en la fragata *Sarmiento*, de la armada argentina; los dos que se incorporaron ese año, fueron seleccionados por haber obtenido los calificativos más altos en los exámenes finales; los guardiamarinas que se incorporaron a la armada francesa, lo hicieron en el crucero acorazado *Juana de Arco.*
53. *Memoria de Guerra y Marina*, 1915, p. 33.
54. *Ibídem...*, p. 35.
55. Así llamamos a este importante Dictamen parlamentario del que nos ocupamos más extensamente en otro capítulo.
56. *Memoria de Guerra y Marina*, 1915, p. 23.
57. A.H.de M. Ministerio de Guerra y Marina. L.C. N° 226, pp. 324-328.
58. *Memoria de Guerra y Marina, 1918*, p. 50.
59. Quien desee profundizar en el tema, no se debe sorprender si no halla el número de la *Revista* que citamos. Es el caso que la *Revista de Marina* al reaparecer –dejó de salir en 1910 al agravarse las relaciones con el Ecuador ese año, según lo anunciaban los editores– bajo el Epígrafe de Segunda Época, publicó en setiembre de 1916, el N° 1 y en octubre- noviembre siguientes el N° 2; mas el siguiente número, de diciembre de ese mismo año, lógicamente el N° 3, apareció con el N° 2, nuevamente, debe tomar en cuenta este equívoco, quien se remita a la fuente que citamos.
60. Por haber aparecido este muy interesante trabajo en el mes de diciembre de 1916, de la *Revista de Marina*, Segunda Época, es claro que la referencia al Director de la Escuela debe entenderse a quien en esos momentos la ejercía, es decir el capitán de navío José M. Tirado; sin embargo, queda la duda si la referencia sería al anterior director, de igual grado, Manuel E. Ugarte, quien murió en ese puesto el 16 de noviembre del mes anterior. Mas aún la duda es válida por las dotes notables del comandante Ugarte, como se puede constatar en la nota necrológica aparecida en la misma *Revista de Marina*, 2da. Época, Año 1, octubre-noviembre de 1916, N° 2, pp. 144-171.

61. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 10, p. 206.
62. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 10, p. 233.
63. LABARTHE, Enrique. "De nuestras necesidades..." En: *Revista de Marina*, Año II, enero-febrero 1917, pp. 197-204.
64. El trabajo que venimos mencionando abarca las pp. 144 a 171. Creemos pertinente no extendernos más en él, aunque resultan muy atinadas –en nuestra opinión– el análisis que realiza con referencia a los cursos de Historia, Matemáticas elementales (Aritmética y Geometría); Matemáticas aplicadas, Física, Mecánica y las Resistencias de Materiales; y de cursos profesionales, La Teoría y Construcción Naval.
Es grato a nuestros temas, lo que Labarthe señalaba con referencia a la enseñanza de la Historia: "En la actual organización de nuestra enseñanza, sólo figura en los programas de Historia, la parte o Época Contemporánea de la Historia General. Voy a analizar este punto de su reforma, contemplando el reglamento orgánico y de admisión de la Escuela. En esta parte, nuestro reglamento y los programas no están acordes, no hay absolutamente idea directriz.
El Reglamento orgánico, fija como condición, para ingreso a la escuela, haber cursado dos años de instrucción media; según los planes de estudio de la segunda enseñanza, en estos dos años se cursa la Historia General, hasta terminar la Edad Media. Ingresa el alumno a la Escuela Naval y continúa sus estudios de Historia, comenzando de la Época Contemporánea; es decir, pasan por alto el estudio de la Edad Moderna. Nuestros futuros oficiales de Marina, en lo que se relaciona con la historia patria, no sabrán quién conquistó el Perú, ni quienes lo colonizaron, ni tendrán noticias del Virreinato. En sus estudios históricos pasan del Imperio de los Incas a San Martín; no podríamos calificar mal al que nos respondiera que San Martín armó su primera expedición contra Atahualpa.
Esta omisión es tanto más saltante, cuanto que tratándose de Historia General, es imposible que los que la cometieron, ignoraran que es precisamente en el siglo XVII, en el año 1618, cuando comienza la famosa guerra de los Treinta Años, a la que pone término la célebre paz de Westfalia, donde nace, puede decirse, el Derecho Internacional; nuestros alumnos estarán muy ilustrados en trabajos y convenciones, de una época de la historia que desconocen, y desconociendo el momento histórico en que se produjeron, desconfió mucho de sus juicios críticos sobre la mayor o menor trascendencia que tuvieron en la historia de los pueblos.
Por estas poderosas razones de didáctica, y por aquellas de cultura señaladas al principio de mi disertación, creo que los estudios históricos deben ser tomados en consideración más seria, reformando sus actuales programas.
La Historia General, donde estudiamos la Marina desde las galeras, es la base para el estudio de la evolución de la Táctica y Estrategia. confundidas en la historia de las guerras navales.
El curso de Historia debe llevarse completo, aún si fuese posible, en dos años. Y como sé que esta idea será duramente atacada, solo quiero anteponer la defensa de mi idea con verdades evidentes. En mi concepto, el oficial de Marina no sólo actúa o va a actuar en la cubierta de los barcos, y por consiguiente debe tener una educación cultural que le permita llenar con la distinción que su papel y su rol le exigen, la función social diplomática a que a menudo esta expuesto. Estas últimas razones, aducidas en favor de los estudios históricos, creo que también comprenden a los estudios literarios".
El Autor de este volumen de la *Historia Marítima del Perú*, no puede dejar de expresar su admiración por conceptos tan adecuados, emitidos en 1916. Tal vez ese sentimiento se manifiesta por el hecho de haber enseñado cursos de historia en las tres instituciones formadoras de nuestros oficiales de las Fuerzas Armadas. Muy a su pesar, quien esto escribe, ha podido constatar que se ha suspendido en los

últimos años la enseñanza de la Historia Patria en la Escuela Militar de Chorrillos y en la de la Fuerza Aérea en Las Palmas; aún no puede dejar de expresar su congoja por haberse disminuido notablemente esta enseñanza en la Escuela Naval en La Punta, sin dejar de mencionar que en determinados periodos no se dictó.

65. *Memoria de Guerra y Marina*, 1917, p. 57.
66. *Revista de Marina*, Año II, enero-febrero 1917. (última página)
67. *Memoria de Guerra y Marina*, 1917, p. 57.
68. *Memoria del Director de la Escuela Naval del Perú, 1917*, p. 21.
69. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 1917*, p. 16. Condestable es la denominación que se daba al sargento en artillería de Marina.
70. *Ibídem...*, p.13. El primer aporte al museo lo constituyó un cuadro histórico que representaba el combate de la Escuadra Peruana con los fuertes de Guayaquil el 24 de noviembre de 1828, en el que murió el vicealmirante Jorge Martín Guise. Decía entonces Caballero Lastres que fue un obsequio que remitió el ministro de Relaciones Exteriores y que entonces fue restaurado. Como Francisco Tudela y Varela fue Premier y Canciller desde el 27 de julio de 1917 hasta el 18 de diciembre de 1918, habría que atribuirle aquel obsequio.
71. *Héroes y Marinos Notables. Apuntes biográficos*, vol. I, p. 109.
72. CAYO CÓRDOVA, Percy..., "La corbeta Unión en la Guerra del Pacífico". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Lima 1982, N° 5, pp. 7-31.
73. *Memoria del Director de la Escuela Naval, 1917*, pp. 12-13.
74. (Folleto) 17 de Marzo 1880-1918. Instalación del mástil de la Corbeta *Unión* en la Escuela Naval, p. 4.
75. Sabemos que la colocación del palo de la *Unión*, fue sufragada por el aporte de nuestros marinos. Caballero y Lastres señalaba en la *Memoria* ya varias veces citada, que más habían contribuido y seguían contribuyendo a la erección del palo de la *Unión* el personal del *Bolognesi*.
76. *Revista de Marina*, mayo-junio 1917, Pág. Editorial.
77. *Revista de Marina*, nov.-dic. p. 600.
78. *Ibídem...*, p. 601.
79. *Ibídem...*, p. 605.
80. El 1° de mayo de 1917 se expidió una Resolución Ministerial disponiendo que los alumnos de 5to. Año de la sección de Ingenieros Mecánicos hicieran sus prácticas a bordo de los vapores de la CPV, siendo la Escuela Naval la encargada de proporcionar sus propinas y racionamientos. *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*. abril y mayo 1917, p. 625.
81. *Legislación Militar y Naval...*, T. 10, p. 367.
82. *Legislación Militar y Naval...*, T. 11, p. 368.
83. En la *Memoria de Guerra y Marina* de 1907 p. LXIV, se califica de "marcha normal" a las actividades que se imparten en este plantel a dicho personal.
84. *Memoria de Guerra y Marina*, 1907, p. LXV.
85. "Nuestro personal subalterno". En: *Revista de Marina*, Año II, N° 21, diciembre de 1908, p. 447.
86. "Escuelas de personal subalterno". En: *Revista de Marina*, Año II, N° 19, octubre de 1908, pp. 327-343.
87. *Ibídem...*, p. 446. Con tal objeto, el traslado de la Escuela del pontón *Perú* al transporte *Iquitos*, se votaron sumas sucesivas por Lp. 800.
88. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1908. Lima, Tip. El Progreso Literario, 1908, p. XXIV.
89. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina, 1909*, p. XXIV.
90. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1910. Chorrillos, Tip. Lit. de la Escuela Militar. 1910, p. 29.

91. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina, 1911*, p. 40.
92. *Memoria del Ministro de Guerra y Mar*ina, 1910, pp. 29-30.
93. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina, 1911*, pp. 30-40.
94. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina.* 1912. Lima, Oficina Tip. de *La Opinión Nacional*, p. 23.
95. *Memoria...*1912, p. 23.
96. Por Decreto Supremo del 11.03.1919, se expidió el Reglamento de la Sección Pilotos y Maquinistas para la Marina Mercante, el mismo que estaba integrado por 9 capítulos y 71 artículos.
97. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina Coronel D. César de la Fuente presenta al Congreso.* 1918. Lima, Imprenta Americana, p. LIV.
98. *El Comercio*, setiembre 2, 1907.
99. El texto de la Resolución era el siguiente:
"Lima 2 de Enero de 1907
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Considerando:
Que el servicio de los buques de la Armada Nacional exige formar el personal de sus ingenieros con la delicada preparación científica y practica;
Decreto:
Art. 1ro. Créase un pensionado en el extranjero con el objeto de formar ingenieros mecánicos destinados al servicio de las naves del Estado.
Art. 2do. El personal a que se refiere el artículo anterior se formará por ahora, con siete alumnos de la Escuela de Artes i Oficios que pertenezcan al primer año escolar de dicho plantel.
Art. 3ro. Los alumnos a que se refiere el artículo anterior, serán propuestos al Ministerio de la Guerra por el Director de la Escuela de Artes y Oficios con expresión de los estudios que hubiesen hecho, de las notas alcanzadas en cada uno de los exámenes, de su constitución física, de su conducta y de su aptitud para la profesión de ingeniero mecánico.
Art. 4to. Los jóvenes designados para formar el pensionado serán atendidos:
a) Con el pasaje respectivo de ida y regreso.
b) Con diez libras oro para gastos de viaje de ida, comprendida la reparación de viaje.
c) Con veinte libras oro para los gastos de regreso.
d) Con la asignación mensual de diez libras oro para los gastos de subsistencia, vestido, alojamiento, asistencia médica, libros, útiles de aprendizaje, viajes entre los talleres etc.
Art. 5to. Los pensionistas durante el tiempo de su instrucción, que será de tres años, estarán bajo las órdenes y vigilancia de un ingeniero mecánico naval, con el carácter de Director del pensionado y el encargado de dirigir la instrucción de los pensionistas, tanto técnica como práctica.
Art. 6to. La instrucción a que se refiere el artículo anterior las recibirán los pensionados en las clases nocturnas de los institutos técnicos de Inglaterra y en la forma y extensión requeridas por el Board of Trade para recibir el título de Second Engineer debiendo practicar al mismo tiempo en establecimientos en que se construyan las máquinas destinadas a las naves de guerra.
Art.7mo. Los pensionistas firmarán antes de partir para Europa, el compromiso de servir al Estado, por lo menos cinco años al término de sus estudios, entrando al servicio de la Armada, después del primer año de práctica embarcado con el título de ingeniero de tercera clase.
Art.8vo. El director del pensionado se nombrará en Europa, por el Jefe de la

Comisión Naval de la República, celebrando al efecto un contrato por tres años, con la asignación de veinte libras mensuales.

Art. 9no. El director del pensionado dependerá del Jefe Comisionado naval y en defecto de este, del Jefe que nombre el gobierno, el cual dará cuenta mensualmente al Ministro de Guerra y Marina, en la forma que este determine, de la marcha del pensionado, de la instrucción, conducta y aptitudes de cada uno de los pensionados.

Art.10mo. El citado director formará para cada pensionista una planilla de gastos correspondientes a la inversión de las diez libras mensuales, determinando con la mayor precisión la partida correspondiente a las propinas y a cada uno de los gastos a que dicha suma se destine.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los dos días del mes de Enero de 1907.- *JOSÉ PARDO.- PEDRO E. MUÑIZ*".

100. *Mensaje del Presidente José Pardo al Congreso Ordinario de 1907*, p. XXV.
101. *Memoria de Guerra y Marina, 1908*, p. XXVIII. El pensionado funcionaba bajo la dirección de Esteban de Sogue.
102. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1909. Lima, Tip. de El Lucero, p. XXVI.
103. A.H.de M. Expediente Personal del C. de F. Felipe Patrón Leblanc.
104. *Memoria de Guerra y Marina, 1911*, p. 35.
105. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina coronel Carlos Abril presenta al Congreso Ordinario de 1915*. Lima, Empresa Tipográfica "Unión", 1915, p. 34.

Capítulo XVIII

LA FUERZA NAVAL

A. SITUACIÓN DE LA FLOTA A INICIOS DEL PERIODO

En los albores del siglo veinte, el país aún no había superado ese sentimiento de trauma emocional, producto de la derrota en la infausta Guerra con Chile. El personal de la Armada, igualmente, estaba embargado de ese mismo sentimiento, pero su moral no había decaído. Bajo la sombra del Almirante Grau, sintieron que era necesario mantener –aún con los escasos medios de que disponían– el prestigio y profesionalismo que los distinguieron en los momentos más duros en que el Perú enfrentó a un enemigo superior en capacidad de medios, preparación y organización.

Al finalizar la Guerra con Chile, los oficiales que no cubrían puestos en las escasas naves de la Escuadra, ocuparon cargos en las ramas de la Administración Pública, Servicio Diplomático y en la actividad política; otros tantos se embarcaron en naves mercantes extranjeras, pero no dejaron en ningún momento de llamar la atención sobre la necesidad de hacer resurgir aquella Armada que en el pasado había ocupado un sitial importante y que durante la guerra de 1879 dio los capítulos más heroicos en la defensa de la Patria.

Con la llegada del nuevo siglo, el letargo y desidia de los gobernantes para con la Armada y la crítica situación económica por la que atravesaba el país, comenzó a despertar, aumentando la conciencia marítima incentivada por el mismo pueblo, a través de ligas e instituciones patrióticas y el periodismo escrito, los cuales presionaron a los

sucesivos gobiernos para dotar a la Marina de nuevas unidades acordes con la época y con la disponibilidad de recursos.

Es así como se produce una conjunción de esfuerzos en los primeros años del siglo XX. Durante el gobierno del presidente José Pardo, en atención a una política económica ortodoxa y al sensible mejoramiento de la economía nacional; se generó una nueva imagen del país y confianza en los países europeos, facilitando de este modo, la búsqueda de fuentes de financiamiento para la adquisición de naves nuevas y modernas, que culminó exitosamente.

Cabe destacar el gran entusiasmo y empeño que puso el ministro de Guerra y Marina de entonces, general Pedro E. Muñiz, para impulsar el plan de adquisiciones navales. Debe mencionarse, por otro lado, el papel que cumplió la Junta Patriótica presidida por Santiago Figueredo, la misma que con admirable espíritu nacionalista supo aglutinar el sentimiento del pueblo peruano, el cual respondió con gran generosidad y patriotismo.

De esta manera se hizo realidad la adquisición de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Habiéndose descrito los detalles de la compra, construcción y avituallamiento logístico de estas naves en el Tomo XII, volumen I de la *Historia Marítima del Perú*, nos concretaremos en este capítulo solamente a dar ciertas precisiones que no han sido mencionadas y que consideramos de interés.

La denominación de "Crucero" tiene origen en las antiguas fragatas que, por el tipo de armamento y su alta velocidad le permitían efectuar misiones de más larga duración, es decir, efectuar cruceros a lo largo de los mares en tareas de interceptación del tráfico marítimo, o como escolta de convoyes mercantes. Con el transcurrir del tiempo estas fragatas fueron perfeccionadas de acuerdo a la tecnología de cada época, terminando por denominarse "Cruceros", conservando sus características primigenias. Inglaterra y Estados Unidos se caracterizaron por perfeccionar los cruceros de acuerdo a las misiones que se habían propuesto para este tipo de naves y es así que aparecieron los cruceros acorazados, los protegidos y los sin coraza.

A partir de 1905 los ingleses experimentaron un nuevo tipo de cruceros denominados *scouts* o exploradores, que se caracterizaron por su alta velocidad, lo que les permitía enfrentarse con buques de mayor porte pero de menor velocidad y con armamento del tipo ligero, haciéndolos muy aptos para misiones tácticas de gran autonomía.

Los cruceros *Grau* y *Bolognesi* fueron construidos bajo estas características, y por lo tanto, en 1906 eran buques que estaban al día con la época y con una infraestructura que no se diferenciaba de ningún buque moderno de ese tiempo.

Como detalle interesante podemos consignar que el crucero *Almirante Grau,* tuvo las mismas características que el acorazado japonés *Mikasa*[1], buque insignia del almirante Togo durante la guerra Ruso-Japonesa, con la diferencia de que su desplazamiento era cinco veces mayor que el del *Grau,* y su poder de fuego, por consiguiente, muy superior.

Tanto el *Grau* como el *Bolognesi* contaban con un castillo en la proa, pero en popa tenían una diferencia: la cubierta de la toldilla en el *Grau* se hallaba elevada una cubierta más sobre la cubierta principal, mientras que en el *Bolognesi,* en la cubierta de toldilla era la continuación de la principal. Esta diferencia provenía de la costumbre inglesa de que los buques insignia observaran una distinción con respecto a buques de su mismo tipo, en el sentido de que tenían una cubierta adicional en la toldilla de popa, en donde había un mayor número de camarotes y compartimentos administrativos para alojar al comandante general y a su respectivo estado mayor. Por lo tanto, el crucero *Grau* tuvo un desplazamiento de veinte toneladas mayor que su par el *Bolognesi.* Llevaba además, entre los mástiles de proa y popa, las antenas como sistema novedoso en esa época: la telegrafía inalámbrica.

A los inicios del año 1906, la Marina en lo que respecta a material a flote estaba compuesta por la pequeña Fuerza Naval del Pacífico y la Flotilla Fluvial de Iquitos. La Fuerza Naval del Pacífico contaba en ese entonces con una unidad tipo cañonera, denominada en todos los partes como crucero, y tres transportes[2]. En el presente capítulo nos referiremos muy sucintamente a ellas.

Merece destacar, durante la estadía del contralmirante Carvajal en Inglaterra como presidente de la Comisión de Construcción de los Cruceros, la correspondencia que entabló con el presidente José Pardo, sobre diversos aspectos de la actividad naval, habida cuenta la estrecha amistad que los unía[3]. De ellas se desprenden con extraordinaria minuciosidad, el detalle de las acciones que se estaban llevando a cabo para la construcción de los cruceros y otros menesteres relacionados con las necesidades de la Marina, en la que destaca el gran interés que tenía el presidente Pardo por los asuntos de la institución naval, incluso con sugerencias que eran acogidas con gran entusiasmo por Carvajal.

De las cartas enviadas desde Londres a partir de 1905, hasta el momento de su partida en 1907, se han extractado aquellas partes que reflejan las acciones y problemas más importantes que tuvo entre manos como jefe de la Comisión y como comandante de la División Independiente de Cruceros, después. En todas ellas, el contralmirante Carvajal

se dirigía al presidente Pardo como "Mi distinguido amigo" y luego pasaba directamente a relatarle las acciones que se estaban llevando a cabo. A continuación se resumen las cartas en las fechas siguientes:

Abril 20-1905. Recomendaba que en vez de llevar el casco un forro de cobre, se adquiriera un dique que pudiera soportar buques de los tonelajes de los cruceros, pues el forro de cobre tenía sus inconvenientes y que no excluía la necesidad de dique. Que este forro costaría 30 000 Libras Esterlinas adicionales y que era casi el precio que costaría el dique. Sugería, de otro lado, la formación del cuerpo de maquinistas para los buques, acotando que a la Argentina le había dado buenos resultados mandando jóvenes a Inglaterra a practicar y estudiar en escuelas especiales.

Agosto 11-1905. Indicaba que el dique podía ser financiado entre el Gobierno y capitales privados peruanos. Que podría estudiarse la construcción de un dique seco en el Callao, pegado a los muros del muelle Dársena, en la parte correspondiente entre este y la playa norte. Decía igualmente, que secundaría la brillante idea que tuvo Pardo en colocar faros en siete u ocho puntos conspicuos a lo largo de nuestra costa, en beneficio de la navegación y de nuestra cultura.

Por otro lado, comentó sobre la eventual adquisición de una torpedera de pequeño tonelaje, expresándole que había estudiado el papel que habían desempeñado esta clase de naves en la guerra ruso-japonesa y que las ideas que hay en Inglaterra no son las que se publicaron en *El Comercio* "...porque ...extravían las conclusiones del buen criterio". Había la idea –le comentaba– de que los acorazados eran víctimas de las torpederas, ágiles, rápidas e invisibles. Pero las guerras contemporáneas –continuaba– han probado que las torpederas son armas de mayor efecto moral que real, y que solo han servido con éxito contra buques inmóviles o descuidados. El torpedero, a pesar de su destino, es solo un auxiliar en la escuadra de Togo. Concluía que la verdadera nave de combate debía poseer poderosa artillería de preferencia a cualquier otro factor, y no es otra cosa que el acorazado. En suma, no estaba de acuerdo en adquirir buques auxiliares de los buques de combate, recalcando: "Mi deber y la estimación que por Ud. tengo, me imponen esta franqueza. Con todo he pedido planos para remitirlos y expresarle mis apreciaciones personales sobre ellos".

Sobre los transportes opinaba que hasta esos momentos no había encontrado, entre las diferentes ofertas que hay, ninguna que reuniera todas las condiciones que se necesitaba. Opinaba que era mejor mandarlos construir y así se tendría un buque de más porte y mejor andar que el *Iquitos* y por el mismo precio.

Setiembre 29–1905. Comunicó que estaba remitiendo al Ministerio de Guerra y Marina, ofertas de buques mercantes parecidos al transporte *Iquitos*. Refiriéndose a los faros, recomendaba los que usaban gas, pues eran más económicos y no necesitaban servidumbre, sino para reemplazar las botellas de gas, además eran de uso ya probado y conocido. Pensaba que instalar 12 faros sería suficiente por el momento y que sería por un total de £ 6 000, incluyendo pasajes y sueldos de un ingeniero enviado desde Inglaterra. Asimismo, opinaba que sería necesario el uso de señales sonoras durante las fuertes neblinas en verano, pues los faros no son útiles en esas condiciones y que no costaría más allá de £ 700, incluyendo un motor de gas.

Noviembre 10-1905. Dijo estar enterado de que el ministro en Francia había recibido la orden del Ministerio de Guerra y Marina para que se construya el segundo crucero *(Bolognesi),* pero que los astilleros aún no la habían recibido. Pedía que se comprasen de una vez los torpedos para los cruceros.

Diciembre 29-1905. Le informaba que había remitido al Ministerio de Guerra y Marina una nueva propuesta para un dique de 12 000 t de potencia elevadora, pero que después también recibió propuestas para diques de 7 000 t, que sería más apropiado para buques que navegan en las costas de Sudamérica. Para estimar el costo inicial de un dique flotante se consideraba como término medio, muy aproximado, el precio de £10 por tonelada de potencia elevadora. También le informaba que el crucero *Grau* sería lanzado en febrero y el *Bolognesi* se comenzaría a construir con el nuevo año. Por otro lado, recomendaba suprimir en el crucero *Bolognesi* la toldilla de popa que llevaba el *Grau,* lo que significaría un ahorro de £ 1 300 (correspondía a la cámara del almirante comandante general).

Enero 26-1906. Le decía que excepto la lancha *Francisco Pizarro* en Loreto, ninguna de las demás valían gran cosa, incluyendo la *América,* que llegó a Iquitos en malas condiciones y le vaticinaba que "no tendrá una vida natural" y que no prestaría servicios útiles, lo mismo que el resto de las lanchas que eran la *Cahuapanas, Iquitos* y *Amazonas*. Por otro lado, le informaba que había pedido propuestas a la casa Yarrow –la que construyó para Brasil lanchas de río–, enviándole fotografías de una lancha de 75 pies de eslora y de 14" de calado y de 10 millas de andar, cuyo costo sería de £ 1 375. Sugería que el gobierno debía adquirir por lo menos tres de estas embarcaciones sin armamento. Insistía en la formación de maquinistas para nuestros buques, mandando un grupo de jóvenes.

Abril 21-1906. Comunicaba al presidente Pardo que había enviado

al Ministerio de Guerra y Marina los presupuestos de la Casa Vickers, sobre cañones de grueso calibre para defensa de puertos. A la casa Krupp también se le había pedido propuestas sobre el particular. La artillería para el crucero *Lima* adquirida en Inglaterra, se estaba embalando para su embarque bajo supervisión de un oficial. Añadía que había logrado que la Casa Vickers adelantase en tres meses la construcción del *Bolognesi,* naturalmente para lo cual se tendría que pagar más.

Mayo 25-1906. El contralmirante Carvajal opinaba que la valorización hecha en el Congreso para una lancha para hacer el servicio Tumbes-Paita, en £ 600, no se ajustaba a la realidad, para una embarcación que debe ser para carga y pasajeros y tener buenas condiciones de mar. Igualmente, le indicaba que se haría un gran bien al país, y en particular a la Marina, organizando una Escuela de Maquinistas. Por otro lado, esperaba recibir el proyecto de fortificación del puerto del Callao para compatibilizarlo con la propuesta de cañones hecha por Vickers. Por último, solicitaba la autorización del presidente para enviar a los oficiales que integrarían la tripulación de los cruceros, pues las responsabilidades de control aumentaban cada día.

Agosto 3-1906. En esta carta le explicaba que, desgraciadamente, había recibido muy tarde la orden para que se adoptase como sistema de telegrafía para los cruceros, el de la compañía alemana Telefunken. Informaba al primer mandatario que ya estaban colocados los aparatos propuestos por Vickers, con un alcance de 250 millas. Le indicaba, por otro lado, que ya había firmado el contrato para la construcción de las lanchas destinadas a Iquitos y que sería bueno ir adoptando el mejor sistema para enviarlas; añadiendo que el costo del flete para cada lancha desde Londres a Pará sería de £ 460, más el 20% de seguro, correspondiendo el remolque de Pará a Iquitos de más o menos £ 500.

Setiembre 28-1906. En esta misiva Carvajal le daba parte de las pruebas realizadas por el crucero *Grau* en la mar, así como del lanzamiento del crucero *Bolognesi.* Comentaba estar muy satisfecho porque la velocidad del *Grau* había superado las expectativas con un bajo consumo de carbón.

Enero 11-1907. Le comentaba al presidente que se sentía complacido –en concordancia con sus deseos–, porque el lanzamiento del *Bolognesi* había sido el día en que se celebraba el segundo año de la ascensión al gobierno del presidente Pardo. También le hacía saber que posiblemente el 15 de ese mes saldría con el *Bolognesi* para efectuar pruebas de velocidad, gobierno, artillería, incluyendo lanzamiento de torpedos, y también de comunicación inalámbrica con el *Grau.* Le

preocupaba la demora del personal que debía contratarse en España y que constituía aproximadamente el 7% del total de tripulación reducida. Anotaba, asimismo, que estaba estudiando los puntos que servirían de recalada en su viaje al Callao con los cruceros, a fin de evitar tocar algún puerto chileno. Por otro lado, transmitía su desazón porque al momento de cerrar aquella carta, había recibido una carta de España del Dr. Osma, en que le decía que no se había podido cumplir con contratar el personal en la cantidad pedida, porque muchos habían rechazado a último momento firmar el contrato, enviándole solo 12 de 33 tripulantes; ello, acotaba, obligaría a retrasar las pruebas del *Bolognesi* hasta completar en Inglaterra dicho personal.

Marzo 23-1907. Carvajal manifestaba al primer mandatario, que por varios días estuvo contraído en las pruebas de los cañones y proyectiles para el crucero *Lima,* cuya artillería había dado resultados satisfactorios. En otro acápite anotaba estar de acuerdo con el presidente para llevar maquinistas desde Inglaterra, pues sería imposible de otra manera manejar y conservar aparatos complicados que por primera vez iban a ser mostrados a nuestro personal; en igual sentido pasaba con los fogoneros, artilleros, torpedistas, electricistas y aun marineros, pues ni estos reunían las condiciones que el servicio de estas naves requería. Informa, en otro acápite a S.E., que ya había contratado al ingeniero que ocuparía el cargo de superintendente de máquinas por un valor de £ 35, pero que guardaba la esperanza de ganar £ 40, cuando saliera de Inglaterra. Por otra parte, Carvajal comentó que la organización naval ya resultaba muy antigua y que no se condecía con los sistemas de los buques modernos que usan calderas acuatubulares, electricidad, artillería de fuego rápido y disparos eléctricos, ascensores de munición, ventilación artificial y sistemas de bombas de achique e inundación y otros aditamentos modernos que los antiguos buques no usaban. En otro plano, opinaba que las escalas de sueldos para estas nuevas naves deberían ser puestas al día de acuerdo con una nueva organización que guardase armonía con las nuevas necesidades, debiéndose tomar como modelo de organización la de un crucero inglés del mismo tipo, principalmente para determinar las nuevas escalas de sueldos para el personal contratado. Opinaba, asimismo, que los cañones de 15 mm del *Lima* y del *Constitución* eran muy antiguos y de poca penetración para tener algún valor, y que había pedido a la Casa Vickers el presupuesto para cañones de 24 mm. Por otro lado, ya había remitido al Ministerio de Guerra y Marina los tipos y precios de las lanchas de río que la compañía Yarrow había construido para el Brasil.

Esta serie de cartas escritas por el contralmirante Carvajal en forma personal a su amigo el entonces presidente de la República, son de gran valor testimonial, porque dan cuenta de los múltiples problemas y decisiones que se presentaban en el campo naval y que con gran diligencia y patriotismo se tenían que resolver; en ellas expone sus opiniones con honestidad y franqueza en asuntos profesionales que consideraba eran lo mejor para la Institución, de acuerdo a su mejor saber y entender.

B. INCORPORACION DE LOS CRUCEROS GRAU *Y* BOLOGNESI

1. LAS PRUEBAS. LOS PREPARATIVOS PARA EL VIAJE

Durante los preparativos para el viaje al Perú, entre mayo y junio de 1907, y no teniendo nuestra Armada personal técnico suficiente para tripular estas naves, el comandante de la División de Cruceros, contralmirante Melitón Carvajal, dispuso la contratación de personal que fuese idóneo para el manejo de los sistemas de ingeniería durante la travesía. Sobre el particular, Manuel I. Vegas comentó:

> "Como no se había preparado en el Perú la gente suficiente para tripulados, hubo que buscarla primero en España a donde fue especialmente el capitán de fragata Juan Cavero con la orden de contratar sólo a gente que hubiera pertenecido a la Marina de Guerra, pero este jefe, quiso hacer las cosas desde Madrid sin ir a los puertos militares donde generalmente viven esta clase de tripulantes, y luego los agentes chilenos hicieron una intensa propaganda sirviéndose de la prensa española de esos puertos con el objeto de desanimar a los que quisieran contratarse y obtuvieron un éxito que por falta de dinero y otros medios no pudieron contrarrestar los oficiales que en esa época practicaban en la Marina Española"[4].

El resultado fue que a última hora hubo que recurrir en Inglaterra a ingenieros, no todos buenos y a otra clase de gente de diversas nacionalidades y faltas de disciplina, entre las que hubo hasta ex presidiarios. Las consecuencias se sufrieron repetidamente en el viaje, muy en particular cerca de las islas de Cabo Verde, cuando por descuido de la gente de máquinas del *Bolognesi* se quemaron totalmente los tubos de una caldera y se produjeron averías menores en otras dos.

En lo referente a los oficiales de nuestra Marina, estos fueron nombrados y designados a las dotaciones de los cruceros; se les embarcó en el transporte *Iquitos,* el cual los llevó hasta Panamá, lugar donde se les embarcó en los vapores de ruta que los condujo hasta Inglaterra.

El día 7 de enero de 1907, los oficiales nombrados fueron a des-



Ceremonia de bendición del crucero *Almirante Grau*, con asistencia del contralmirante Manuel Melitón Carvajal. Mayo de 1907. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).

pedirse del presidente de la República, José Pardo, presididos por los capitanes de corbeta Numa Pompilio León y Pedro A. Buenaño, nombrados segundos comandantes del crucero *Grau* y *Bolognesi,* respectivamente, siendo presentados por el ministro del ramo general Pedro E. Muñiz.

El día jueves 10 de enero de 1907, zarpó el transporte *Iquitos* con las dotaciones de oficiales y tripulantes de los nuevos cruceros, y demás oficiales nombrados para seguir cursos de entrenamiento en Estados Unidos, España y Francia. Al respecto, *El Comercio* publicó una información llegada de Panamá sobre el transporte peruano *Iquitos,* que había arribado a ese puerto transportando cerca de 50 jóvenes peruanos, la mayor parte de los cuales completaría su educación naval en los Estados Unidos, Inglaterra y Francia y tripularían los dos cruceros peruanos que se estaban construyendo en Inglaterra. Se señalaba que el *Iquitos* iba a entrar al servicio de la nueva Compañía Peruana de Vapores que haría viajes a Panamá, la cual sería subvencionada por el Gobierno con la suma de 3 000 Libras Esterlinas anuales[5].

En los primeros días del mes de mayo, los cruceros iniciaron las pruebas en el mar con la presencia y asesoramiento del personal inglés del astillero; estas pruebas fueron notables, pues se llegó a los 24 nudos previstos con 14 144 caballos de fuerza y 216 revoluciones de hélice y poco consumo de carbón en el *Almirante Grau,* e igualmente bajo las mismas condiciones en el *Coronel Bolognesi;* se midió y comprobó así la bondad de los diversos sistemas de ambos buques y sirvió de entrenamiento previo al personal que integraban las dotaciones tanto peruanas como de extranjeros y de esta manera se encontraron –una vez recepcionados los buques– en condiciones de zarpar hacia la patria, lo que se llevó a efecto el día 28 de mayo de 1907 a las cuatro de la mañana.

El periodista Eudocio Carrera Vergara, cronista de *El Comercio,* embarcado a bordo del *Grau,* nos ha dejado relatado una anécdota muy significativa sobre los problemas que se suscitaron en lo referente a las necesidades del personal, describiéndola así:

> "En vísperas de la entrega oficial de los cruceros, del izamiento del pabellón peruano, del saludo a la plaza y otras formalidades inherentes, se pensó en la formación de una banda de músicos que diera sonoridad y esplendor a dichos actos y amenizara después el largo viaje que iba a emprenderse. Con tal fin, publicáronse los avisos del caso, y al siguiente día apareció en el muelle en el que se hallaban acoderados nuestros buques, un grupo de individuos rubios, serios, altos y robustos, vestidos de tarro y leva. Al verlos, la primera impresión de los que estábamos en

la cubierta del *Grau,* fue de que eran personalidades o funcionarios que querían visitamos, como venían haciéndolo diariamente vecinos de toda condición social. Pero esta creencia se desvaneció pronto, porque al subir tales, al parecer señorones y ponerse al habla con el Contador en español mal chapurreado, descubrió que eran músicos alemanes que ofrecíanse para formar parte de la banda, lo cual fue motivo para soltar la gran carcajada, repetida y con más ganas, al otro día cuando ya contratados, vióseles a bordo llevando puestas la casaca y gorras marineras reglamentarias, en lugar de tarro y leva, como la cosa más natural del mundo, a pesar de cambiarle la facha por completo no cambió su modo de ser originalísimo de la raza germana, aunque por lo demás ellos supieron demostrar preparación acabada en su arte, alegrándonos la tarde del mismo día con una magnífica retreta que hasta atrajo gente de afuera".

Los cruceros debidamente equipados y con sus dotaciones completas, después de los viajes de prueba que realizaron con la presencia de los ingenieros ingleses en los que quedó comprobado la buena estructura de los navíos, fueron entregados oficialmente al Comandante en Jefe en ceremonia realizada a las 8 a.m., durante la que se izó al tope del palo mayor de cada uno, el pabellón peruano con los honores militares de ordenanza. Según el cronista de *El Comercio,* fue un espectáculo imponente, grato y sugestivo. Se formaron en la cubierta de popa el personal de ambas naves con uniforme de parada; al estruendo de 21 cañonazos disparados simultáneamente, se presentaron las armas al pabellón peruano acompañado por las notas del Himno Nacional, que era ejecutado por los músicos alemanes. Los ingleses presentes vitorearon la ceremonia.

En la noche, el contralmirante Carvajal, ofreció en el Victoria Park Hotel un banquete al Directorio de la Casa Vickers & Sons y Maxim, propietarios de los astilleros, como muestra de gratitud por las atenciones recibidas, al que fue especialmente invitado el alcalde del lugar. A la hora del champagne, el oferente, puesto de pie, propuso antes que todo, como es de práctica en las fiestas británicas, un brindis a la salud del Rey Eduardo. En medio de una salva de aplausos, se entonó de pie también el *God save the King* acompañado por la orquesta; y acto continuo, el presidente del Directorio, Sr. Mackenie contestando las anteriores frases, propuso un brindis por el presidente Pardo y el Perú. La orquesta selló este brindis con la ejecución del Himno Nacional, que fue escuchado igualmente de pie y entre vivas y aclamaciones.

Al zarpar las naves al Perú la Plana Mayor estaba constituida de la siguiente forma:

Comandante de la División Independiente de Cruceros contralmirante Manuel Melitón Carvajal.

Comandante del Buque Insignia *Almirante Grau* capitán de navío Eduardo Hidalgo.

Segundo comandante capitán de corbeta Numa Pompilio León
Oficial de detall, contador teniente primero José María Olivera
Tenientes primeros César Bielich y Juan Althaus
Teniente segundo Julio Carvajal
Alférez de fragata Manuel D. Faura
Guardiamarinas Arturo Zavala, Enrique Monge, Alejandro Valdivia y Federico Díaz Dulanto.
Teniente de Ejército, Artillero Héctor Martínez

Comandante del crucero *Coronel Bolognesi,*
Capitán de navío Juan Manuel Ontaneda
Segundo comandante, capitán de fragata Pedro A. Buenaño
Oficial de detall, contador teniente primero Manuel E. Ugarte
Teniente primero Óscar Mavila
Teniente segundo Germán Stiglich
Alférez de fragata Guillermo Martínez
Guardiamarinas Federico Taboada, Mauro Villavisencio, Antonio Cantuarias y Carlos Saez,
Teniente de Ejército, Artillero 1. Romero
Médico de Sanidad, doctor Carlos Rospigliosi
Capellán, Presbítero J. Argaluza

El personal extranjero que se había contratado, era principalmente de origen británico, y bastante numeroso, en razón de que nuestro personal no estaba convenientemente capacitado para hacerse cargo de los sistemas de ingeniería, maniobra y armamento en general.

El personal contratado que ocupó los principales puestos operativos a bordo de ambas unidades al iniciarse el viaje con rumbo al Perú, estuvo constituido por:

Almirante Grau

Inspector de Máquinas	Stefan Ramsey
Primer Maquinista	Charles L. Hair
Segundo Maquinista	Daniel Mac Bride
Tercer Maquinista	James Campbell
Tercer Maquinista	Arturo Wallace
Cuarto Maquinista	Robert Jones
Telegrafista	John Hahley
Contramaestre	Francisco Azaldi
Primer Condestable	Joseph Allaker
Electricista	Balthnes Smith
Primer Carpintero buzo	Persival O'Donell
Segundo Carpintero	Edwin Norman
Armero	Julián Huestas
Ayudantes de Máquinas	Williams Hitchen, Richard

	Ranolds, James Newlands, Alexander Duff, Robert Brown, Juan Wilson, Williams Diyon
Coronel Bolognesi	
Primer Maquinista	Joseph Henderson
Segundo Maquinista	Jeremías Ferry
Tercer Maquinista	Andrew Wallace
Cuarto Maquinista	Robert Boyde
Cirujano	S.O. Bishop
Contramaestre	G. Page
Telegrafista	J.L. Marrian
Carpintero	W.J. Rusell
Primer Condestable	W. Rogers
Segundo Condestable	W. Maffut
Cabo Timonel	A.W. Stone
Segundo Carpintero	F. Gregg
Segundo Condestable Torpedista	G. Legg
Cabo de Policía	W. Mac Elliot
Ayudantes de Máquinas	Edwin Richarson, Tomas Fisher, Richard Artis, Richard Benson, David Urie, Abraham Graham, John Mc. Cartriey, Enoch Jackson, Donald Mc. Kimon, James Castley, Asher Coates

2. EL VIAJE DE LOS CRUCEROS

El Comercio destacó –aun cuando tardíamente– una información proveniente de Inglaterra referida a los cruceros *Grau* y *Bolognesi,* en los siguientes términos:

"El viaje al Callao. Entusiasmo peruano. Simpatías inglesas.

Fleetwood, 27 de Mayo 1907.- Hoy 27 a las 6:00 p.m. zarpan los cruceros *Grau* y *Bolognesi* para el Callao, puerto al que deben llegar forzosamente antes del 28 de julio próximo. La navegación se hará a razón de 12 millas por hora, a media máquina como dicen los marinos, y las únicas escalas en el viaje serán: Cabo Verde, Bahía, Montevideo y Madryn. También se fondeará por dos o tres días en uno de los puertos del sur del Perú, no muy lejos del Callao para llevar a cabo los trabajos de pintar los buques con el color reglamentario en nuestra escuadra si es que así puede decirse, el plomo. Esta mañana a las 8:00 a.m. al izar el Pabellón Nacional en ambos buques, se enarboló a la vez en el *Grau* la insignia de Almirante, haciéndose con tal motivo las salvas de ordenanza. En las dos

últimas noches se han probado los proyectores eléctricos con un éxito de lo más satisfactorio, produciendo el más agradable efecto las iluminaciones hechas por toda la bahía. A las 10 de la mañana del 24 último hicieron un viaje de tres horas los dos cruceros con el objeto de concluir la compensación de los compases. Hoy a la 1:00 p.m., el Almirante Carvajal ofreció en su cámara un almuerzo de despedida a los directores de la firma Vickers Sons & Maxim en correspondencia a un lonche que hace tres días ofrecieron estos caballeros. Han concurrido también nuestro Cónsul General en Liverpool Sr. Carlos Estenós y el Canciller Sr. Carlos Ferreyros. Con motivo de la contrata hecha para completar la dotación de las dos unidades, el citado Cónsul ha trabajado intensamente de acuerdo con el almirante Carvajal para conseguir una gente como la que hoy tiene: sana, robusta y competente, en esta labor fue secundado por los oficiales de Marina Ugarte y Stiglich y por el Jefe de la Sección Médica Dr. Carlos Rospigliosi Vigil. La bahía de Morecombe naturalmente alegre y bulliciosa, se muestra hoy triste con motivo de nuestro viaje. Así han tratado de probarlo sus numerosos pobladores, con las cariñosas protestas de amistad que hemos recibido durante estos 15 días, en estos lugares. Desde el mismo día de nuestro arribo, se pusieron carteles en las calles en que se invitaba al público a visitar los cruceros, cobrando por el viaje de ida y vuelta la módica suma de un chelín (medio Sol). Junto con nosotros hace el viaje a esa capital el padre descalzo de nacionalidad peruana, don José Argaluza, quien ha estado de licencia en Roma"[6].

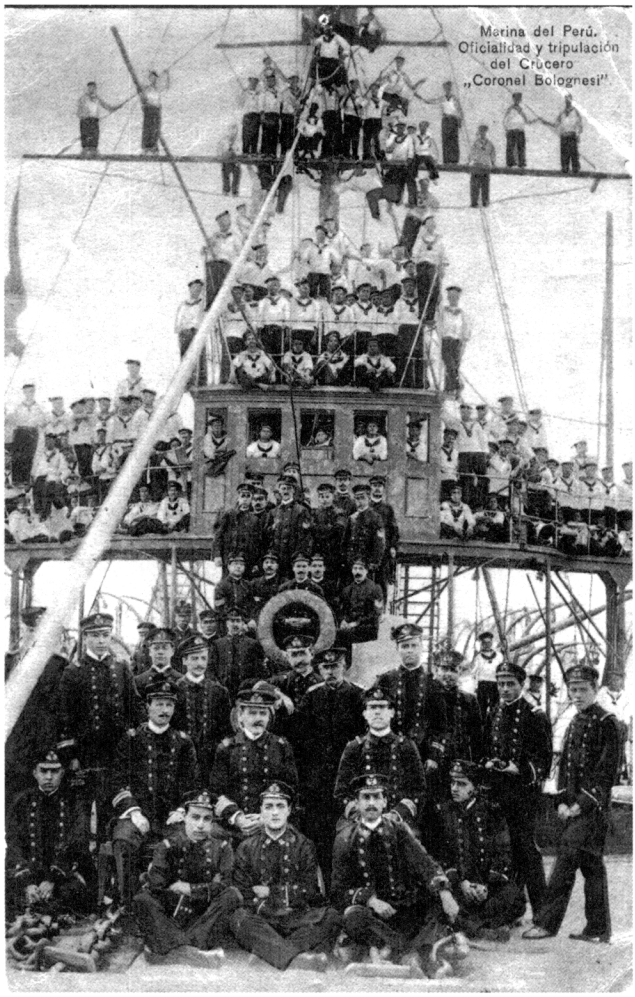
En los archivos de la Marina, no se han encontrado los partes oficiales referentes a la estadía en días previos a su partida y sobre la travesía hasta su llegada al Callao; solo aparecen escasos y escuetos cablegramas del jefe de la División, contralmirante Carvajal en los puertos de escala. Infortunadamente, mucha información de esa época fue incinerada al cabo de cumplir un cierto número de años y también al crearse el Ministerio de Marina, gran parte de la información anteriormente en el Ministerio de Guerra y Marina, no fue oportunamente traspasada, perdiéndose presumiblemente.

Al zarpe de Fleetwood, Inglaterra, el jefe de la División Independiente de Cruceros, contralmirante Carvajal, dispuso un plan de ruta haciendo escalas en la isla Cabo Verde, Bahía (Brasil), Montevideo, Puerto Madryn en Argentina y pasando por el Estrecho de Magallanes, directo al Callao, para llegar el día 28 de julio, día de la celebración de la Independencia Nacional.

Acompañaba a la División –en su viaje– el buque carbonero *Lancashire* de 5 567 toneladas de registro, cargado con 5 000 toneladas de carbón que serviría para proveer de este combustible en los puertos previstos de escala.



Primera Dotación del crucero *Almirante Grau*, año 1907. Sentados, de izquierda a derecha: C. de F. Numa Pompilio León, 2° comandante; C. de N. Eduardo Hidalgo, primer comandante; contralmirante Manuel Melitón Carvajal, comandante general; Carlos G. Estenós, Tte. 1° César Bielich. De pie: Ing. Lyons, A. de F. Manuel D. Faura, Tte. 2° Juan Althaus, Tte. 1° José M. Olivera, Tte. 1° de Sanidad Carlos Rospigliosi Vigil, A. de F. Luis A. Aubry, Ing. Charles L. Hair, A. de artillería Héctor Martínez. Sentados, adelante: Guardiamarinas Enrique Monge y Federico Díaz Dulanto. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Oficialidad y tripulación del crucero *Coronel Bolognesi*, con su comandante el capitán de navío César Bielich el año 1916, según una postal de la época. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Durante la travesía se presentaron ciertas incidencias de carácter técnico y climatológico, que fueron atrasando la fecha de llegada. Efectivamente, en la ruta a su primer puerto de recalada, por un mal manejo en el uso de una de las calderas en servicio del *Bolognesi,* se quemaron algunos tubos de agua, originando que tuviese que bajar la velocidad. Todo indica que a raíz de este incidente, el contralmirante Carvajal a la llegada a Cabo Verde decidió embarcarse en el *Bolognesi,* conjuntamente con el inspector de Máquinas, Stefan Ramsey, a fin de ver *in situ* los problemas en la planta de calderas. Posteriormente, en el transcurso del viaje, se presentaron condiciones de mar gruesa que obligaron a alterar el rumbo y la velocidad.

Las incidencias del viaje las conocemos gracias a las crónicas que remitía a *El Comercio,* el periodista Eudocio Carrera Vergara, embarcado en el crucero *Grau,* el cual narró con lujo de detalles, y con el estilo característico de esa época, las incidencias del viaje, las mismas que son válidas como información de primera fuente.

Las noticias sobre el itinerario y las incidencias del viaje de Inglaterra al Perú, fueron tardíamente recibidas en Lima, debido a que a pesar de contar los buques con sistemas de comunicación inalámbricas, no eran efectivas para grandes distancias y se tenía que esperar llegar a puerto para remitir la información por la vía que el puerto pudiera proporcionar.

La primera información del viaje se remitió al llegar la División de Cruceros a San Vicente de Cabo Verde, después de once días de navegación, donde previos los saludos de cañón a la plaza, se procedió a la faena de víveres y a rellenar las carboneras. Desde este puerto el corresponsal de *El Comercio* envió su primera correspondencia relativa a los últimos días pasados en Fleetwood, el zarpe y la llegada a este primer puerto del itinerario.

El periodista relataba el zarpe de los cruceros de Inglaterra, señalando que ocurrió la mañana del día 28, en medio de una densa neblina. Este hecho se debió a asuntos de importancia relacionados con la buena y segura marcha de los buques, que obligaron al comandante general de la División, contralmirante Carvajal, acaso si muy a pesar suyo, a aplazar hasta entonces la salida. Uno de ellos fue el concerniente a los contratos ajustados en Liverpool para completar el personal de gente de mar indispensable, que para cumplir con las últimas formalidades exigieron la permanencia a bordo del cónsul peruano Carlos Estenós hasta horas avanzadas. Pero a las 4:00 a.m. del 28, previo los trámites de ordenanza, es decir izada de la insignia del Almirante en el palo de mesana del *Grau,* comunicó al comandante del *Bolognesi* la derrota fijada para el viaje, ordenándose el zarpe.

La navegación hasta esta estación carbonera de San Vicente de Cabo Verde, se hizo en once días, de los cuales 3 ó 4 fueron de neblina cerrada. El andar de los buques que estuvo fijado en cien revoluciones por minuto, tuvo que sufrir durante el viaje algunas modificaciones, debido a la limpieza que había que llevar a cabo en las calderas después de cada cierto tiempo de trabajo. El *Grau* era el que tenía mejor andar.

Al divisarse en la noche los faros de Cabo Verde, hacía un calor desesperante. El contralmirante ordenó fondear en la madrugada del siguiente día, pues había que izar la bandera portuguesa, saludar la plaza con los cañonazos correspondientes y llenar los requisitos impuestos por la cortesía y códigos internacionales. Entre las numerosas visitas que se recibieron, merece mencionarse la del gobernador del lugar, señor Álvarez y la del cónsul peruano ad honorem, Veracruz. Este último, que era un caballero portugués, se presentó a bordo con un bote de su propiedad engalanado con una hermosa bandera peruana. Naturalmente, al retirarse recibió una salva de tiros de cañón correspondientes a su cargo. Los buques permanecieron en este puerto hasta el día siguiente, pues hubo necesidad de embarcar agua y combustible[7].

Los cruceros arribaron a Río de Janeiro el 1ro. de julio de 1907, y a Montevideo (Uruguay) el 6 de ese mismo mes. Se señalaba que se dirigirían a Madryn a tomar carbón para continuar al puerto de su destino sin hacer escala en Chile. El retardo con que iban los buques se debía en parte a la incompetencia que había demostrado el maquinista principal del *Coronel Bolognesi*. El maquinista y otros de la dotación de máquinas de aquel buque que habían renunciado por incapacidad, fueron cambiados en Bahía (Brasil), donde a la vez se repararon las averías consiguientes del viaje. En cambio, el *Grau* no había sufrido ninguna contrariedad en la navegación.

El 2 de julio, hallándose los cruceros en la Barra de Río Grande (Brasil), sopló un terrible huracán. El mal tiempo duró hasta el anochecer del 4 que principió a amainar, pero la niebla era muy densa y esto, unido a los embates de las olas durante la braveza del mar, fue causa de que se desviara algo el rumbo. Las averías sufridas durante el temporal no fueron de consideración. Las principales consistieron en el destrozo de los aparatos inalámbricos y la inhabilitación de uno de los motores eléctricos[8].

Por otro lado, *El Comercio* daba cuenta de la expectativa generada en los ciudadanos del país por la llegada de los cruceros de Europa, en especial en nuestros patriotas del sur. Así, el 13 de julio de 1907 reprodujo la información contenida en la patriótica *Voz del Sur* de Tacna en torno a los cruceros:

"Un grupo de Caballeros Peruanos de la localidad han lanzado la idea

de formar una expedición con el objeto de ir a conocer a los cruceros *Grau* y *Bolognesi* que, como se sabe, han salido ya de Inglaterra para el Perú. Como es sabido que dichas naves tienen instrucciones de no tocar ningún puerto extranjero y como no es seguro que tampoco tocarán en Arica, se presume con algún fundamento que arribarán a Ilo con el objeto de esperar allí órdenes para seguir viaje al Callao en donde se les prepara una grandiosa recepción. En consecuencia, la expedición que se proyecta organizar para ir a visitar a los cruceros, solo tendría que trasladarse al vecino puerto de Ilo para satisfacer sus anhelos patrióticos. Ahora bien, para fomentar este viaje, en el sentido de hacerlo rápido y económico, los sustentadores de la visita en cuestión, han pensado en fletar el vaporcito *Italia* que hace viajes con mercadería entre Arica e Iquique. Se sabe ya que estos buques llegarán a Magallanes el 30 del presente. Las personas que deseen formar parte de la expedición pueden dejar sus nombres en la redacción de la *Voz del Sur*".

Nuevas vicisitudes que ocurrieron en la travesía fueron noticiadas en sucesivos telegramas despachados por el corresponsal de *El Comercio* a bordo del crucero *Almirante Grau,* indicando que el 5 de julio se detuvieron los cruceros en el Faro de Lobos, para transbordar carbón del vapor que los acompañaba desde Inglaterra, siguiendo sin novedad hasta Madryn, donde volvieron a encontrar muy mal tiempo, lo que demoró más la travesía, pues la gruesa mar levantada por los huracanes dificultaba el trasbordo del carbón que era también indispensable practicar allí antes de dirigirse al Estrecho de Magallanes.

El embarque de carbón se terminó el 20 de julio, emprendiendo viaje inmediatamente, pues el propósito del contralmirante Carvajal era no detenerse en el Estrecho, ni en ningún puerto del Pacífico antes de llegar al Callao, a donde se dirigiría directamente, a menos que nuevos temporales, tan frecuentes en esas latitudes, hicieran forzosa una recalada.

El corresponsal de *El Comercio* señalaba que los jefes y oficiales eran objeto de muchas atenciones en todos los puertos en que los buques tocaban durante la travesía. Los peruanos residentes en Buenos Aires pidieron al almirante Carvajal que tocaran los buques en Buenos Aires para ir a bordo a saludar a la bandera de la Patria, pero el jefe de la expedición, no accedió, alegando el deber de llegar al Perú cuanto antes.

3. LOS CRUCEROS EN EL PACÍFICO Y SU TRAVESÍA AL CALLAO

La división de cruceros salió del puerto argentino de Madryn en la tarde del 21 de julio, con intenciones de efectuar un viaje directo al Callao. Hubo buen tiempo y cada buque llevaba 800 toneladas de carbón a bordo. En la madrugada del 24 entraron al Estrecho y se hizo la travesía sin novedad hasta entrar al Cabo Pilar en el Pacífico. En ese

comenzó a iniciarse el viento norte y en la tarde del día siguiente se declaró un terrible temporal que obligó a los cruceros a romper convoy y a retardar su marcha, pues con 70 revoluciones de sus máquinas por minuto apenas avanzaban una o dos millas por hora.

El mal tiempo duró dos días más y el peor de ellos fue el del 28, lo que frustró el programa de fiestas patrias que se había organizado. No se pudo saludar a la bandera en esa fecha porque hubo momentos en que los esfuerzos de todos parecían insuficientes para luchar contra el temporal. Por efecto de la fuerza del mismo quedó interrumpido el funcionamiento del telégrafo y quedaron incomunicados el *Grau* y *Bolognesi*. Pasaron cuatro días sin tener noticias del *Bolognesi,* con gran inquietud del comandante de la División. En la mañana del 30 amainó el viento y se calmó el temporal, localizándose a aquel crucero, que estaba a 100 millas de distancia y con solo 220 toneladas de combustible. Se vio entonces que la cantidad de carbón que quedaba a bordo del *Grau* no llegaba a 200 toneladas.

Ante semejante situación ya no era posible seguir viaje directo al Callao y era prudente prepararse para posibles temporales frecuentes en esta época del año en las costas de Chile. Entonces se acordó tocar en Coronel por ser el puerto más cercano, ubicado en la provincia de Concepción entre los puertos de Lato y Talcahuano, a más de 240 millas al sur de Valparaíso.

Después de cuatro días de temporal, el 10 de agosto los cruceros arribaron a Coronel para tomar carbón. Su llegada llamó mucho la atención porque se sabía que no tenían propósito de hacer escala en ningún puerto chileno. Los cruceros fueron inmediatamente recibidos con toda cortesía por las autoridades. La razón de esta recalada era que se habían visto obligados a tocar en ese puerto para embarcar carbón, pues se había tenido mayor consumo de combustible del calculado a causa del mal tiempo que les tomó al entrar al Pacífico y durante el temporal que tuvieron que soportar durante cuatro días. El paso del Estrecho se había hecho sin novedad[9]. El corresponsal de *El Comercio* señalaba que: "Ha sido digna de aplauso la conducta de los Jefes y Oficiales de ambos cruceros en los momentos de la tormenta. Todos se muestran satisfechos de la estructura y estabilidad de los nuevos buques que han soportado excelentemente el recio oleaje con que fueron recibidos a su entrada al Pacífico. El estado sanitario a bordo del *Grau* y *Bolognesi* es en general satisfactorio"[10].

El primero en fondear en Coronel fue el *Grau,* a las 11:00 y el *Bolognesi* lo hizo horas después, a las 5 p.m. Inmediatamente se comenzó el carguío de carbón para salir lo más pronto posible con rumbo al Callao. El vapor *Lancashire,* que venía acompañando a la División y que se encontraba atrasado, ha recibido órdenes de seguir directo al Callao, llegando a este puerto probablemente antes que nosotros"[11].

El corresponsal Eudocio Carrera volvió a telegrafiar hasta en dos oportunidades sobre dos aspectos de interés desde el sureño puerto chileno de Coronel. El primero de ellos se refería a la rutina observada antes del zarpe, en los siguientes términos:

"*El Comercio* 2 de agosto 1907. Coronel. Los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* continúan en este puerto proveyéndose de carbón y víveres. En la mañana de hoy, el Capitán de Puerto, visitó al contralmirante Carvajal ofreciéndole sus servicios en nombre del Gobierno de Chile. Este acto de cortesía fue debidamente agradecido por el contralmirante. El Pabellón Nacional fue izado a bordo de ambos barcos tocándose la marcha de banderas y no el Himno Nacional como es de costumbre. El comandante del *Bolognesi* comunica haber sufrido varias peripecias a consecuencia del mal tiempo, de las que resultó descompuesta la manguera del evaporador y que llegó a faltarles el agua para el consumo de la gente; pero anoche fueron embarcadas 200 toneladas de este artículo. Mañana terminará el aprovisionamiento de carbón y víveres, quedando expeditos los cruceros para continuar su viaje, aunque se teme que no podrán hacerlo por haber comenzado hoy a soplar un recio viento norte que amenaza convertirse en temporal; de manera que los buques tendrán que permanecer en este puerto hasta la conclusión del mal tiempo, a fin de no tener que volver a capear un temporal en alta mar, gastando carbón inútilmente y corriendo el riesgo de tener que hacer otra arribada forzosa. De aquí saldrán los cruceros con 600 toneladas de carbón cada uno a bordo a fin de llegar al Callao en 8 días a más tardar. Los buques procuraran pasar cerca de Pisco y harán señales para que se trasmita a Lima la noticia de su próximo arribo"[12].

En el otro telegrama anotaba acerca de un asunto particular ocurrido a un oficial del *Grau*. Se trató del alférez Aubry. Al respecto se refirió el corresponsal de *El Comercio:*

"Coronel.-2- En Madryn fue desembarcado del Crucero *Grau* de orden del Contralmirante Carvajal, el Alférez de Fragata Luis Aubry que sigue viaje al Callao en el vapor carbonero *Lancashire*. Esta medida ha sido mal tomada por la Oficialidad de los cruceros".

Dos telegramas fechados el 3 de agosto y enviados por el corresponsal de *El Comercio* daban cuenta de las expectativas y ambiente previo al zarpe, así como de la partida de la División de Cruceros desde el puerto chileno de Coronel. El primer telegrama informaba a los lectores de este modo:

"*El Comercio* 3 de Agosto 1907. Coronel. –3– El tiempo promete mejorar hoy saldremos con un andar de 12 millas por hora. Durante el viaje se limpiarán los buques hasta donde sea posible, pues hoy presenta un aspecto que es natural después que se ha soportado fuertes temporales, aparte que ha sido preciso embarcar carbón. El acuerdo primitivo que

comuniqué referente a que los buques tocarían en Pisco para limpiar sus cascos y telegrafiar al Gobierno, ha sido modificado en vista de las instrucciones recibidas de Lima. Sólo se hará señales a la altura del nombrado puerto; y si fuera necesario disparo de cañón para llamar la atención y ser vista de tierra para que comuniquen la noticia al Gobierno. Parece que la hora de llegada al Callao será de 2 a 3 de la tarde del día 8".

El otro telegrama informaba de la partida de los navíos peruanos del puerto chileno. Así se comunicó:

"Coronel. 3. A la 1:40 de la tarde zarparon hoy con rumbo directo al Callao los cruceros peruanos *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*".

El Comercio comentó desde sus páginas la posible fecha de arribo a nuestro primer puerto de los cruceros[13]. Según este diario, citando a su corresponsal viajero que venía a bordo del *Grau,* basándose en su último telegrama publicado en su edición vespertina del 3 de agosto, aquel buque insignia y su gemelo el *Bolognesi,* llegarían al Callao entre las 2 y 3 de la tarde del jueves 8; discrepando la redacción con tal predicción. Sostuvo:

"Este plazo nos parece estrecho, pues el corresponsal nos dice a la vez que los cruceros saldrán andando doce millas a la hora y siendo así y contando conque no tengan ningún contratiempo desde que la distancia que separa a Coronel del Callao es de 1 521 millas, no podrán recorrerlo en menos de cinco días y seis horas. En consecuencia, al haber salido del primero de estos puertos a la 1:40 p.m. de ayer 3, no estarían en el segundo en el mejor caso, sino después de las 7:00 del día 8".

Añadió:

"Todo hace presumir que los nuevos buques no llegaran de noche, de manera que debe esperárseles durante el día siguiente, esto es el Viernes 9".

A los dos días de la partida de Coronel, el corresponsal volvía a informar a sus lectores sobre las ocurrencias a bordo, particularmente con el crucero norteamericano *Saint Louis,* tal como se menciona a continuación:

"5 de agosto. Valparaíso 4. El crucero americano *Saint Louis* salió el viernes último con rumbo al norte inesperadamente y cuando se le había preparado a la oficialidad de la citada nave grandes agasajos".

Otro telegrama, daba cuenta de otro hecho ocurrido con el mismo crucero americano:

"El Comercio.- (De nuestro corresponsal en el Callao). A insinuación de la Autoridad Marítima y con la cortesía que caracteriza a los marinos americanos, el Comandante del Crucero *Saint Louis* se ofreció galantemente esta mañana a telegrafiar por medio del aparato inalámbrico que posee dicha nave de guerra, a los Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* en viaje a este puerto y como se sabe también están dotados de iguales aparatos de comunicación. Aunque el radio de transmisión del *Saint Louis*

alcanza una distancia de 500 millas, no se obtuvo respuesta alguna en el transcurso de la mañana. El Comandante atribuye este silencio a que probablemente no debe haberse hallado ningún personal de guardia en los aparatos de dichas naves, tanto porque estas se encuentran navegando como por que sus Jefes no han sospechado que desde el Callao podría hacérseles telegramas inalámbricos. En el transcurso de la tarde se ha continuado telegrafiando".

El Comercio informó, contrariamente a lo sostenido por su corresponsal a bordo de la División de Cruceros[14], que en el puerto chileno de Valparaíso había: "... causado placer saberse el inesperado arribo de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* tanto cuanto se sabía que según órdenes del Gobierno del Perú, no tocarían en ningún puerto chileno".

En otro ángulo de la noticia y con fecha 8 de agosto, se describía el ambiente reinante[15], en torno al esperado arribo de los cruceros y del *Lancashire:*

"Un gentío cada vez más grande se fue congregando en la plaza Figueredo en espera de los cruceros cuya llegada se esperaba de un momento a otro y aunque los cálculos hechos hace pocos días por *El Comercio,* esto no debió efectuarse sino hoy viernes o a más tardar mañana sábado, la expectativa era general".

Asimismo, la nota periodística señalaba que se había restablecido la comunicación con Pisco, por la cual el comandante de las Milicias Navales, Toribio Raygada se apresuró a preguntar al capitán de aquel puerto si tenía noticias de nuestras esperadas naves, obteniendo una respuesta negativa.

A las 5:00 p.m. del jueves 8 de agosto, informó *El Comercio* que cuando el malecón (Figueredo) se hallaba lleno de gente, de pronto se observó un humo en el horizonte; provenía del vapor *Lancashire,* buque proveedor de carbón de los cruceros desde la salida de Inglaterra hasta el puerto de Madryn, como buque carbonero[16]. Ello acarreó una mayor afluencia de gente en el malecón Figueredo, y los balcones del Centro Naval se vieron repletos de conocidos caballeros y de algunas familias venidas desde Lima. Una hora después fondeaba el *Lancashire* ostentando en el palo mayor la bandera amarilla que significaba enfermo a bordo. A bordo de este venía desde Madryn el alférez Aubry, el cual fue transbordado ya de noche al crucero *Lima* en condición de incomunicado.

El Comercio, asimismo, predijo que en las primeras horas de la mañana del sábado 9 de agosto, los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* estarían en las proximidades del Callao. Por tanto, acotó: "... comenzó el tráfico inusitado de gentes que se aprestaba a trasla-

darse al vecino puerto, con el fin de satisfacer su patriótica ansiedad de conocer los referidos buques y con tal motivo, Lima ha presentado el aspecto de un día de fiesta. Millones de personas se han disputado pues los asientos tanto del carro eléctrico, cuanto en el ferrocarril central, y a juzgar por lo que se ve, parece que ese tráfico aumentará mas todavía en la tarde".

4. *LA RECEPCIÓN DE LOS CRUCEROS EN EL CALLAO. JÚBILO POPULAR*

Según el reportero de *El Comercio,* la Plaza del Malecón Figueredo presentaba la noche del 9 de agosto un animadísimo golpe de vista con la gran concurrencia que la llenaba, y entre la cual se veía gran cantidad de familias de Lima. Contribuyó a embellecer ese sitio el ensayo de la iluminación de las instalaciones eléctricas, cuyo resultado fue del agrado general. A eso de las diez aparecieron en el oscuro firmamento dos haces de intensa luz, entronizando y descubriendo hermosas trayectorias. Eran los reflectores de los cruceros que estaban fondeados al otro lado. Esta aparición produjo animada expectación en todo el Callao.

A las doce de la noche, aún había numerosos paseantes en la Plaza Figueredo, en uno de cuyos extremos se había levantado una cantina al aire libre donde pernoctó mucha gente. Todos los trenes del ferrocarril central así como los carros del eléctrico venían de Lima atestados de gente.

A las diez de la mañana del día siguiente (10 de agosto), se despejó la niebla que velaba el horizonte, un fuerte destacamento de inspectores de policía se distribuyó ordenadamente en el malecón para resguardar el orden. Todos los botes fleteros y las embarcaciones nacionales ostentaban en su popa la bandera nacional, que también flameaba sobre los edificios públicos y en los buques de la Armada.

Se esperaba que los cruceros se avistaran a las 11 del día y todas las miradas estaban clavadas desde antes de esa hora en el cabezo de la isla San Lorenzo, que era por donde debían aparecer, pero la neblina que cubrió el horizonte explicaba el retardo y efectivamente a las 11 y 30 surgieron en medio de ella el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi,* despertando unísono entusiasmo entre los miles de espectadores que cubrían todos los lugares de la playa frente a la bahía. El público prorrumpió en exclamaciones a la vez que las bandas de músicos tocaban entusiastas y se quemaban cohetes y cohetecillos.

En su edición vespertina del sábado 10 de agosto *El Comercio* informó con el epígrafe *Ultima hora,* acerca de la llegada de los cruceros en los siguientes términos:

"El *Alm. Grau* pasó por delante del Crucero americano *Saint Louis,* unos minutos después de haber saludado a la plaza. Y se dejó escuchar un nuevo estampido de cañón, el *Saint Louis* hacía el saludo de ordenanza y el *Grau* contestó disparando sus baterías de ambos costados. El espectáculo era hermoso; los marinos del *Saint Louis* se hallaban formados sobre la cubierta saludando nuevamente al *Grau,* cuya oficialidad y tripulación contestaban. Las mismas demostraciones de entusiasmo se dejaron sentir en los botes que seguían de cerca a la nueva nave peruana. A las 12 y 20 llegaba al costado del Crucero el Ministro de Guerra y Marina, General Muñiz junto con el Prefecto y el Capitán de Puerto del Callao, Cmdte. Raygada, el Director de Marina Sr. Rivera y el Cmdte. Zamudio, y en cuanto el General Muñiz puso el pie en la escala del *Grau,* tocó la banda de a bordo la canción Nacional. Este fue un momento de intensa emoción, todos se pusieron de pie descubriéndose y al terminar el himno patrio, un aplauso unánime y un frenético "Viva el Perú" resonó en los aires.

La entrada del *Bolognesi* por entre infinidad de embarcaciones que rodeaban ya el *Grau* fue interesante y llamó la atención por la rapidez y seguridad de la maniobra. Apenas se sintieron en la población los cinco camaretazos que era la señal convenida para anunciar que los buques estaban a la vista, numeroso gentío se agolpó en el malecón Figueredo y en cuanto se oyeron en tierra los primeros saludos del *Grau,* prorrumpió el pueblo atronados aplausos y vivas al Perú, a los buques y al Gobierno. En el momento que los buques fondeaban, la bahía presentaba un aspecto hermoso y animado. El General Muñiz permaneció en el *Grau* conferenciando con el Alm. Carvajal hasta la 1 y 40, hasta que desembarcó, siendo despedido con las salvas reglamentarias. Enseguida pasó el Ministro al *Bolognesi,* con cuyo Comandante Ontaneda conferenció también hasta las 2 y 10, hora en que desembarcó dirigiéndose al Centro Naval".

Ninguna de las personas que vinieron con los cruceros, desembarcó, excepto el oficial de detall, teniente Olivera. A las 3 y 20 de la tarde, desembarcó el contralmirante Carvajal acompañado de los comandantes del *Grau* y *Bolognesi,* Hidalgo y Ontaneda y de los ayudantes de estos. En el Centro Naval se improvisó un baile después de la llegada de los Cruceros, aprovechándose de la banda del Batallón N° 3. La banda de la bomba Chalaca fue la primera en tocar el Himno Nacional en contestación a los saludos del *Grau* al entrar a puerto.

Antes de las 4:00 p.m. entró en Palacio de Gobierno el contralmirante Carvajal acompañado de sus comandantes y ayudantes y con ellos el ministro de Guerra y Marina, al despacho del presidente, con quien conferenciaron largo rato[17].

Por otro lado, *El Comercio* editorializó en su edición vespertina del 10 de agosto sobre este significativo evento, señalando la legítima emo-

ción patriótica de la población de Lima y Callao por la llegada de los dos cruceros, cuyos nombres evocaban el recuerdo de un pasado infausto, pero remarcando que el propósito de nuestro Gobierno al adquirir las dos gallardas naves, era la necesidad de mantener el decoro, garantizar de existencia de una paz duradera, haciendo respetar nuestros derechos, y sentar las bases para la reorganización de la Armada nacional. Asimismo, acotaba que no bastaba con que un país contase con buques para su defensa, sino que era necesario adiestrar hombres capaces de servir en la flota, que era indispensable ir formando, porque era natural suponer que nuestros marinos, sin campo en que desarrollar sus conocimientos profesionales en los últimos años, no tuvieran, por regla general, todas las experiencias que el manejo de las modernas naves exigía. Por lo tanto, no bastaba a un país contar con buques para su defensa, sino que además necesitaba de ciudadanos preparados convenientemente que pudiesen utilizar esos elementos bélicos de la manera más perfecta posible en caso de un conflicto.

Bajo el título: "La romería al Callao. Su excelencia en los cruceros. Entusiasmo popular", el decano del periodismo nacional recogió la intensa expectativa tanto popular como gubernamental generada tras el arribo de los cruceros[18].

En los días siguientes a la llegada de los cruceros, hubo diversas demostraciones para festejar el arribo y agasajar a sus oficiales en diversas instituciones, tanto por la sociedad de Lima como por el pueblo en general, que culminaron en la carrera de gala en el Hipódromo de Santa Beatriz.

Así mismo, tanto en provincias como en los más humildes villorrios, se celebró jubilosamente con manifestaciones tanto oficiales como populares. La llegada de dichas naves constituyó el advenimiento de una nueva era para nuestra Armada.

5. CHILE Y LOS CRUCEROS

En Chile, en cambio, la llegada de los cruceros provocó muchos recelos. Así, el periódico chileno *El Ferrocarril,* en su edición del 28 de agosto, como la gran mayoría de la prensa chilena, atenta y contrariada con todo lo que significara recuperación para nuestro país, lanzó con frecuencia informaciones alarmistas previniendo al pueblo chileno de las aviesas intenciones del gobierno peruano, imbuido de una sed de venganza que –según ellos– se hacía cada vez más tangible, pues no solo trataría de recuperar Tacna y Arica, sino también Tarapacá y Antofagasta. Además, el citado diario señalaba que el Perú había encargado a los Astilleros de Ansaldo (Italia), dos acorazados de 8 000 toneladas cada uno, del tipo del buque argentino *San Martín.*

6. *COMENTARIOS DE LA* REVISTA DE MARINA, EL COMERCIO *Y AGASAJOS*

Sobre los cruceros, la *Revista de Marina*[19] en su editorial, saludó su llegada, y con este motivo hizo una reflexión sobre su significado y las proyecciones que debían originarse por su causa, precisando:

> "La presencia de estos cruceros en nuestro primer puerto y su ingreso a formar parte de nuestra renaciente armada, marca un acontecimiento de trascendental importancia para el país en general y un motivo más de aliento para los que se dedican a la carrera de la Marina. Ello, simbolizan nuestro futuro desarrollo marítimo y como consecuencia natural, el poder de nuestras energías por tanto tiempo aletargadas, por falta de elementos apropiados que le sirvieran de instrumento para su manifestación. Pero necesario es confesarlo, la obra aún no está terminada con sólo la adquisición de estas naves: El poder Naval de un país, no depende solamente del hecho de tener buques y cañones sino principalmente de un poder invisible pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan esos buques y cañones".

El Comercio dio cuenta de la visita e impresión que formuló un redactor de aquel diario sobre el estado de los cruceros recién llegados. Sobre el particular la crónica naval ha quedado así consignada:

> "El visitante fue primero al *Bolognesi*. Fue atendido por el comandante Buenaño quién le indicó que la nave estaba sucia por estar haciendo carbón, el visitante insistió y fue recibido. Indagó sobre la situación de las calderas cuyo deterioro había sido tema de comentarios, se le presentó el primer Ingeniero Señor Lloyce. Todo parece indicar que una de las calderas se malogró por incompetencia del personal y que ha tenido que ser despedido"[20].

El autor del reportaje menciona que ese "descuido" se debe al personal heterogéneo e indisciplinado con que se hicieron a la mar los cruceros; calificación no alejada de la verdad si nos atenemos al informe final presentado por el contralmirante Carvajal al ministro de Guerra y Marina.

Un artículo sin firma aparecido en *El Comercio*, se refirió también a la tripulación de los cruceros. En él se manifestaba una queja en relación a la tripulación contratada en Inglaterra por el contralmirante Carvajal. Igualmente, se mencionaba la incapacidad e indisciplina demostradas incluso antes de hacerse a la mar los cruceros[21].

Explicaba el redactor que esa realidad era producto de la necesidad que tuvieron los oficiales peruanos de completar la dotación de ambos navíos, y que de la oferta que hubo en Inglaterra, no fue mucha la dispuesta a viajar hasta el Perú, recalcando la conveniencia de despedir a

estos tripulantes y ajustar la disciplina a los tripulantes peruanos.

A continuación, el periodista fue a bordo del *Grau,* donde se incorporó a un grupo de visitantes atendidos por el contralmirante Carvajal. En sus conversaciones con oficiales y marineros, pudo notar que todos estaban sorprendidos y mortificados porque se había exagerado la magnitud sobre los desperfectos de ambos cruceros[22].

Por la tarde de ese día 19, el Centro Naval organizó una matineé en honor del contralmirante Carvajal y los oficiales de los cruceros. Al respecto, se consideró un éxito rotundo su realización, que contó con la presencia del presidente de la República y sus ministros.

El domingo 25 de agosto, en el salón de gala del Palacio de Gobierno, se realizó un banquete con el presidente de la República, en agasajo a los jefes y oficiales de la dotación de los cruceros recientemente adquiridos. Al banquete también fueron invitados el jefe de Estado Mayor General, el comandante de las Milicias Navales, el comandante del crucero italiano *Dogali* y otros jefes de la Armada Nacional.

El 6 de setiembre, el comandante de las Milicias Navales, remitió oficios a las capitanías del norte y del sur del litoral, disponiendo se hiciera un llamamiento de jóvenes peruanos que voluntariamente quisieran embarcarse como marineros en los nuevos cruceros; su edad debería ser entre los 19 y 25 años. Los voluntarios deberían estar listos en 10 días y su contrato sería por 18 meses. Recomendaba, asimismo, que los capitanes de puerto actuaran con celo y actividad para el cumplimiento de la orden.

El 17 de setiembre de 1907, los cruceros *Grau y Bolognesi* se aprestaron a las tareas de hacer carbón y zarpar, con el fin de embarcar a los conscriptos de los diferentes puertos del litoral y a los voluntarios que ofrecieran sus servicios a bordo. Este viaje permitiría igualmente efectuar visitas oficiales a los puertos de Salaverry, Eten y Paita por el norte, agradeciendo todas las demostraciones de júbilo que tuvieron con motivo de la incorporación a nuestra Marina de los cruceros. Los detalles del viaje se ultimaron en el Ministerio de Guerra y Marina, con el ministro y el director de Marina.

En ese ambiente de júbilo creado por la llegada de los cruceros, cabe mencionar la noticia generada el 25 de ese mismo mes de agosto, proveniente de Arica y recibida vía cable, la misma que indicaba que las damas de Tacna y Arica estaban enviando dos cartas al doctor Carlos Forero, presidente de la Liga Patriótica en pro de la Marina, para hacer entrega de los pabellones confeccionados por ellas a los comandantes del *Grau y Bolognesi*, encargándole además expresar sus deseos de que fueran ellos depositarios de esas enseñas de la Patria y que al entregarlos declarase el invalorable cariño que conservaban por la patria. Señalaba el cable que las señoras de ambas ciudades se

hallaban organizando bazares cuyas ganancias serían enviadas para el incremento de los fondos para la adquisición del buque Escuela.

En memorable acto naval y cívico que se registra el 21 de diciembre de 1907, con asistencia de S.E. el Presidente de la República y ministros de Estado, se hizo entrega de los pabellones de combate que las damas de las provincias cautivas de Tacna y Arica enviaron especialmente donados para los cruceros *Grau y Bolognesi*. Dicha entrega fue efectuada por el diputado por Tacna, Carlos Forero. Asimismo las damas de Arica obsequiaron un Escudo Peruano destinado al crucero *Bolognesi*.

El 25 de setiembre la Marina de Guerra recibió una carta de Inglaterra, comunicando que habían sido embarcadas por la Casa Vickers & Sons. con destino al Perú, los tubos necesarios para reparar las calderas del crucero *Bolognesi*.

El 27 de setiembre, el contralmirante Carvajal remitió un oficio al ministro de Guerra y Marina, comunicándole que doce individuos de la dotación habían cumplido su tiempo de servicios a bordo, por lo cual tenían derecho a licenciarse; con tal fin creía que era de justicia que por haber hecho el viaje de Europa al Perú en el *Grau* y dado su buen comportamiento "...es digno que se les acuerde un premio pecuniario". Desde luego que este pedido fue aceptado, concediéndoles 2 libras peruanas.

7. *VIAJE DE LOS CRUCEROS POR EL LITORAL PERUANO*

A raíz de un boicot a las naves mercantes chilenas de la Compañía Sudamericana de Vapores por parte de los estibadores de Mollendo, se comentaba que el gobierno peruano había decidido mandar al crucero *Almirante Grau* para que su personal ejecutase las faenas de carga y descarga y romper así el boicot decretado por el personal de estibadores, cargadores y lancheros del puerto de Mollendo. Esta disposición cayó muy mal entre la dotación del crucero y de alguna forma la transmitieron a los medios de información. *El Comercio* al respecto comentó lo siguiente[23].

> "Fue un hecho del dominio público que el último viaje del crucero Grau a Mollendo, obedeció al propósito de que su marinería contrarrestase los efectos del patriótico boicoteo que habían sufrido en aquel puerto las naves de la compañía chilena, procediendo a efectuar en ellas las funciones de embarque y desembarque. Desde el momento en que se supo en el Grau el triste encargo que se les había encomendado, un sentimiento general de protesta de marinería a Oficiales concientes de la dignidad profesional, se dejó sentir claramente. Y que sin duda por este motivo se dejó sin efecto el primitivo propósito".

Tanto en Paita como en Eten, el *Bolognesi* fue recibido con grandes

fiestas, organizadas por las autoridades y con la participación entusiasta de las poblaciones. Por otro lado, la prensa de Tacna resaltó el patriotismo de los ariqueños, quienes se trasladaron en gran número a Ilo con el objeto de prestar sus servicios en el crucero *Almirante Grau*. Dice que esto debía convencer al resto de la patria del amor cada día mayor que sentían por ella los hijos de Arica y Tacna. El entusiasmo fue tal que alquilaron el vapor *Chancay* para trasladarse de Tacna y Arica a Ilo; entre ellos iban cuarenta jóvenes ariqueños con la idea de embarcarse como marineros, todos gente de mar experimentada. En general, en todos los puertos que fueron visitados por los cruceros se originó un movimiento extraordinario de multitudes entusiasmadas, donde eran incesantes y atronadoras las vivas a la Armada.

El 8 de octubre, terminado su viaje por los puertos dispuestos por la superioridad, el crucero *Bolognesi* arribó a las 8:00 a.m. al puerto del Callao. El 10 del mismo mes ancló en el Callao, al término de la misión encomendada, el crucero *Almirante Grau*, trayendo a su bordo 117 conscriptos y voluntarios.

El 11 de octubre, el contralmirante Carvajal, comandante de la División Independiente de Cruceros, se dirigió por oficio al ministro de Guerra y Marina, haciendo entrega del cargo y dando por terminada su misión. A lo que el 15 de ese mismo mes, el ministro contestó aceptando la entrega de cargo e incorporando los cruceros a la escuadra.

Los nuevos cruceros se incorporaron rápidamente a las actividades de la Escuadra. Así, el 29 de noviembre de aquel año (1907), se registró un zafarrancho de combate efectuado en el crucero *Almirante Grau* con las nuevas dotaciones. Este acto fue detenidamente observado por el comandante general de las Milicias Navales, contralmirante Toribio Raygada, el mismo que consideró que se había efectuado correctamente.

En la *Revista de Marina* apareció un artículo cuyo autor firmaba con el seudónimo de *Homónomo*. En él si hizo una apreciación del valor militar de nuestro crucero *Almirante Grau*, el que comparado con cruceros y scouts de otros países, mediante la conocida fórmula de Bettolo modificada, daba lugar a resultados interesantes. El autor dedujo que aunque el *Grau* era algo inferior al *9 de julio y al 25 de Mayo* de la Armada Argentina, y casi igual al crucero chileno *Zenteno*, llevaba, sin embargo, marcada superioridad respecto al *Barroso* brasileño, al *Salem* norteamericano y al *Sentinel* inglés, buques construidos en su misma época[24].

Hecho de importancia para el mantenimiento de los cruceros ocurrió el 12 de diciembre al publicarse en el Diario de Debates de la Cámara la siguiente información, de relativa importancia para el despegue de nuestra Marina de Guerra. El documento parlamentario daba cuenta de que: "El señor Ministro de Guerra y Marina, rubricado por el Presidente, presenta un proyecto sobre consignación de Lp. 15 000

para aumentar la partida 63 del pliego extraordinario de Guerra y Marina con el fin de atender a los gastos de combustible de los cruceros *Grau y Bolognesi*"

Cabe también mencionar que los cruceros *Grau y Bolognesi*, trajeron en su viaje desde Inglaterra, instrumentos destinados a otros buques de nuestra Armada, conforme se había dispuesto, en fecha pasada, su adquisición. A continuación se presenta una relación de estos instrumentos:

- Un modelo de torpedo Whitehead para la Escuela Naval.
- Un cargador de instrucción de cañón de 4" para el crucero *Lima*.
- Un apuntador de instrucción para el crucero *Lima*.
- Un aparato de tiro reducido para el crucero *Lima*.
- Un apuntador de instrucción de 47 m/m para el transporte *Iquitos*.

El 1ro. Enero de 1908 la Comandancia de la Armada en oficio dirigido al comandante del crucero *Almirante Grau*, dispuso se diera inicio a los preparativos pertinentes para su próximo viaje a San Francisco, EE.UU., con el fin de limpiar sus fondos y hacer las reparaciones correspondientes y pintado de casco.

Con motivo del próximo viaje del crucero *Almirante Grau* a San Francisco, embarcó a su bordo una guarnición de artillería de montaña al mando del teniente Moisés Barandiarán, compuesta de un sargento, dos cabos y veinte soldados. Asimismo, con este motivo y, teniendo en cuenta la gran distancia hasta Acapulco –primer puerto de recalada– haría una fuerte provisión de carbón, pues aun cuando contaba con una capacidad de 540 toneladas de combustible, había embarcado 820 toneladas, colocando el excedente en sacos sobre cubierta. Esta cantidad cubría con exceso las necesidades del viaje, teniendo en cuenta que su radio de acción con las carboneras llenas, de acuerdo a lo especificado en el contrato de construcción, sería de 4 200 millas, y por lo tanto las 1 800 millas que cubre la distancia del Callao a Acapulco navegando a 10 millas por hora debería recorrerla en menos de 8 días, manteniendo una fuerte reserva para casos de emergencia.

El 19 de marzo de 1908 el ministro de Guerra y Marina se constituyó a bordo del crucero *Almirante Grau,* con el objeto de dictar personalmente algunas disposiciones con motivo del viaje que emprendería el mismo día al puerto de San Francisco, a fin de limpiar sus fondos y reparaciones colaterales. Una vez que desembarcaron el presidente y su comitiva, a 11:00 levó anclas y salió del puerto a media máquina con rumbo N.O., mientras su banda de músicos tocaba en cubierta una marcha militar.

El día 24, después de una navegación tranquila y sin contratiempos llegó al puerto de Acapulco para hacer faenas de víveres frescos y agua. El 2 de abril zarpó con rumbo a San Francisco con buen tiempo y con una velocidad promedio de 12 nudos. El 12 del mismo mes llegó al

puerto de su destino donde permaneció fondeado hasta el día 17 que fue remolcado al dique de Hundred Point donde se procedió a rascar y pintar sus fondos y el recorrido de diferentes tomas de agua, cambio de zinques, etc. Este trabajo duró 21 días.

El 1ro. de mayo de 1908 zarpó del puerto de San Francisco con rumbo a Acapulco, donde llegó sin novedad el día 8 del mismo mes, aprovisionándose de víveres y agua, zarpando el 13, poniendo rumbo directo al Callao, a donde llegó navegando a velocidad de 12 nudos el 21. Durante este tramo de navegación se hizo una prueba de velocidad navegando durante una hora y con ocho calderas encendidas, dando una velocidad de 19,4 nudos[25].

Existía también preocupación en la Marina por el consumo en alumbrado de los cruceros. En la sección "Carta al Director" de la *Revista de Marina*[26] apareció un artículo firmado con el seudónimo *Chito*, que formulaba interesantes revelaciones sobre el alumbrado de los buques, así como el interés que existía en la época por colaborar con la Asociación Pro de la Marina. En sus partes más saltantes se consignaba:

"La disposición interna de nuestros scouts, en los que se han tenido que aumentar considerablemente la subdivisión de sus compartimentos, los trabajos diarios, la necesidad de una severa vigilancia y lo peligroso e insuficiente de cualquier sistema que no sea el eléctrico, obliga el empleo de éste en las 24 horas del día, teniéndose siempre una caldera en trabajo que es relevada periódicamente entre las tres únicas que comunican directamente con la tubería auxiliar de vapor. El consumo de carbón es de cinco toneladas diarias en cada crucero, que al precio mínimo que se vende en plaza da lo siguiente:

5 toneladas diarias a Lp. 2 500 c/u	£	12,500
Al año	£	4 500,000
Los dos cruceros al año	£	9 000,000

Si se toma la luz eléctrica de tierra para los seis buques de la Armada empleando cables submarinos (sistema que no es una novedad) y considerándoles el máximo de lámparas de sus instalaciones y abonando el precio de tarifa para el público de dos soles mensuales por cada una, se tendría:

Crucero *Grau*	300	lámparas al mes	£ 60,000
Crucero *Bolognesi*	300	"	£ 60,000
Crucero *Lima*	100	"	£ 20,000
Transporte *Iquitos*	150	"	£ 30,000
Transporte *Constitución*	100	"	£ 20,000
Transporte *Chalaco*	50	"	£ 10,000
			£ 200,000

Comparación

El *Grau* y el *Bolognesi* gastan sólo en carbón en la actualidad al mes £ 750,000

Todos los buques gastarían con luz de tierra	£	200,000
Saldo	£	550,000

En un año, el presupuesto de la Marina tendría una economía en el carbón que hoy se gasta para el alumbrado únicamente de los dos cruceros la cantidad de Lp. 6 600,000. En este cálculo no he querido considerar el gasto de aceite, agua dulce, reparaciones, desgastes en los motores y generadores valorados equitativamente en un año Lp. 2 500,000.

Gasto que actualmente tienen los otros buques que emplean aceites para su alumbrado al año Lp. 2 700,000

Consumo del *Iquitos* con el alumbrado actual eléctrico y de aceite, Lp. 1 800,000

Total.....Lp. 7 000,000

El total de las dos primeras partidas o sea la cantidad de Lp. 5 000,000 se emplearían por una sola vez en la adquisición de muertos, cadenas, boyas para acoderar los buques, en las instalaciones eléctricas y cables para conducir la corriente y por último para cada buque un motor eléctrico de dos o cuatro caballos de fuerza acoplado a una turbina que se usa para el servicio sanitario, etc. Para atender a los gastos del consumo de energía eléctrica que requieren estos motores en un año queda la tercera partida de Lp. 1 800,000.

Poniendo en práctica el sistema propuesto y tomando como punto de partida uno de los cruceros, se tendría además las siguientes ventajas:

a. No insistiré en la parte económica por estar libre de toda objeción.
b. No teniendo necesidad siempre de mantener una caldera en trabajo, éstas se conservarían en buen estado; lo mismo es aplicable a los dínamos, bombas, etc.
c. Estando en comunicación la tubería de vapor con las de otras máquinas auxiliares y algunas veces con la principal y teniendo en cuenta las pérdidas en las válvulas, se está en peligro de lamentar serios desperfectos por oxidaciones en sitios de difícil inspección.
d. El trabajo del carbón y acarreo de escorias en la sala de fuegos, mantiene las sentinas continuamente sucias, originando desarreglos en las bombas de achique.
e. No sería necesario que gran parte del personal de máquinas esté concretado al entretenimiento de máquinas y generadores y otros a la limpieza cotidiana de esos departamentos.
f. Se evitaría en las cubiertas las manchas de aceite y carbón en los sitios destinados al tráfico, pues toda precaución resulta inútil contra el acarreo de esos desperdicios en las suelas de los zapatos.
g. El vestuario del personal de máquinas tendría mayor duración.
h. Se evitaría el gasto de agua dulce en la alimentación de las calderas.
i. Por último los buques estarían siempre listos a zarpar con la dotación completa de carbón, aceites, agua, etc., lo que hoy es una dificultad

irremediable, pues las cinco toneladas diarias de carbón reduce en un mes casi a la mitad el aprovisionamiento normal de cada buque.

De lo expuesto se deduce que el sistema propuesto, además de mejorar notablemente el servicio de todos los buques, deja una economía en el presupuesto de la marina durante el primer año de un mínimum de Lp. 6 600,000, y en el segundo año y siguientes Lp. 11 800,000".

El 15 de octubre de 1908, el comandante del crucero *Almirante Grau* comunicó al director de Marina que habían desertado todos los músicos de la dotación que se había contratado en Inglaterra, quedando solo el director de ellos Max Longens.

El 10 de noviembre los cruceros *Grau y Bolognesi* se prepararon para efectuar ejercicios de tiro y torpedos. En esta ocasión lanzarían seis torpedos cada uno. El *Grau* se dirigió al norte hacia la zona asignada para el ejercicio, mientras que el *Bolognesi* lo hizo hacia el sur en la zona correspondiente. Antes del zarpe fueron visitados por el ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Juan Manuel Ontaneda acompañado de su ayudante, el comandante Zamudio[27].

El Comercio informó que los cruceros *Grau y Bolognesi* se encontraban en Chancay para prácticas de ejercicios de tiro de cañón. El *Bolognesi* pasaba las noches en la misma bahía, zarpando diariamente del puerto a las 7 de la mañana con dirección al norte hasta siete millas donde colocaba blancos flotantes para sus ejercicios, terminado los cuales regresaba a su fondeadero a las seis de la tarde. El *Grau* permanecía en una ensenada vecina frente a Come y Calla, cinco millas al sur de Chancay e igualmente hacía ejercicios sobre blancos flotantes y también sobre un blanco en tierra. Los ejercicios no eran solo de artillería sino también de torpedos y según las informaciones recibidas fueron bastantes satisfactorios. Sin embargo, los disparos del *Bolognesi* causaron alguna alarma, no sin razón. Uno de los blancos que los tripulantes colocaron en tierra quedó situado en la dirección de la hacienda de Chancayllo que se encontraba a 12 kilómetros más adentro y durante el ejercicio cayeron en terrenos de la hacienda nueve proyectiles de 14 libras, probablemente porque la puntería fue demasiado elevada. En la mañana del 20 el *Grau* zarpó con rumbo a Ancón, mientras que el *Bolognesi* continuó haciendo ejercicios a siete millas de distancia del puerto donde fondeó, con un blanco de seis metros por cinco, haciendo su primer disparo sobre sus máquinas a una distancia de 1 700 metros. Durante el ejercicio de tiro, el *Bolognesi* disparó 24 veces sus cañones de seis pulgadas acertando el 52%. Con los cañones de 76 milímetros dispararon 118 tiros acertando el 18% y con los cañones de 35 milímetros, 200 disparos acertando el 18%[28].

Al término de los ejercicios de torpedos, se reunieron en Chancay para iniciar los ejercicios de tiro de cañón. Por otro lado se dispuso que

el transporte *Constitución* se alistase para reemplazar al crucero *Lima* en la comisión a la isla Mazorca, a fin de que también pudiera efectuar los mismos ejercicios dispuestos para los cruceros *Grau y Bolognesi*[29].

El 25 de noviembre, los cruceros *Grau y Bolognesi* regresaron al Callao para hacer faena de víveres y combustible a fin de continuar con los ejercicios programados. En esta oportunidad el crucero *Lima* se uniría para los ejercicios correspondientes.

La Resolución Ministerial del 28 de marzo de 1916 estableció el distintivo que debería usar el buque de la Escuadra que obtuviese el mejor resultado en los ejercicios de tiro de cañón. Con el fin de mantener un estímulo entre las unidades navales, el buque que obtuviese el mejor resultado en el orden de mérito de los ejercicios de tiro de cañón, debía izar los días domingos al pico de su palo mayor un gallardete cuyas características eran de lanilla blanca de 2,50 m Por 1,20 m de envergadura, llevando un círculo de 20 centímetros de diámetro de lanilla negra. Rodeando al círculo y concéntrico a él, debía llevar un anillo del mismo color negro de 5 cm de ancho y cuya circunferencia exterior estaba trazada con un radio de 25 cm.

8. VISITA DEL CRUCERO GRAU *A GUAYAQUIL*

Informaciones periodísticas del diario *El Comercio* correspondientes a los días 14, 18, 26, 29 y 31 de julio de 1917, dieron cuenta del viaje que realizó el crucero *Almirante Grau* con rumbo a Tumbes a fin de rendir honores al presidente de la República del Ecuador, Baquerizo Moreno, quien efectuó una visita a esa provincia por aquellos días. Así, el día 18 de julio el corresponsal informó que a las 10 a.m. fondeó el *Grau* en el puerto de Tumbes (Puerto Pizarro) en espera de la llegada del presidente del Ecuador quién debería llegar a bordo del guardacosta ecuatoriano *Patria*.

Según informes obtenidos en nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, se recibió del gobierno ecuatoriano una invitación para que el crucero *Grau* hiciera una visita al puerto de Guayaquil. El gobierno peruano, después de agradecer la invitación dispuso que el crucero luego de cumplir su cometido en Tumbes de rendir honores al presidente Baquerizo, lo condujera desde ese puerto hasta Guayaquil.

El día 24 de julio a la 1 y 14 minutos de la tarde se avistó a los barcos ecuatorianos *Patria y Cotopaxi*, el *Grau* izó su empavesado y procedió a rendir honores de cañón. Se comunicó que el presidente Baquerizo no desembarcaría porque la Constitución ecuatoriana le prohibía pisar suelo extranjero sin permiso del Congreso. Apenas fondeado, el comandante del *Grau* se trasladó al buque ecuatoriano con el objeto de saludar al señor Baquerizo Moreno en nombre del

presidente del Perú, José Pardo, y a poner a sus órdenes al crucero peruano, ofreciéndole alojamiento a bordo. A las 7:15 horas del 25 de julio zarparon de acuerdo a lo convenido; la formación observada fue la línea de fila, orden natural: el *Patria*, enseguida el *Grau* y después el *Cotopaxi,* y así penetraron al golfo de Guayaquil, fondeando a las 6 p.m. frente al muelle fiscal; fueron recibidos por el embajador y cónsul del Perú. Por la noche hubo un banquete en Palacio de Gobierno en honor de los jefes y oficiales del *Grau* y al día siguiente el barco fue visitado por una gran cantidad de personas, en su mayoría peruanos que venían a conocerlo.

El 29 el diario ecuatoriano *El Telégrafo* comentó la noticia –publicada en todos los medios informativos de ese puerto– acerca de la forma grata y cariñosa que en Guayaquil se conmemoraba el aniversario del Perú. Los buques y los fuertes ecuatorianos detonaron salvas en la mañana, al medio día y en la tarde, habiendo contestado en la misma forma el crucero peruano. Los oficiales fueron muy agasajados. El comandante Salaverry visitó la universidad y luego los profesores se constituyeron a bordo del *Grau*. En horas de la tarde del mismo día 29, el *Grau* zarpó con rumbo al Callao, haciendo una escala previa en Paita para tomar carbón. El día 4 de agosto a medio día arribó al Callao, tomando su fondeadero asignado.

Con motivo de haberse realizado la visita de nuestro buque insignia a Guayaquil, se cambiaron expresivos telegramas entre ambas cancillerías[30]. El primero es de nuestra Cancillería.

"Lima, Agosto 3 de 1917. Excelentísimo señor Carlos Tobar Borgoña, Ministro de Relaciones Exteriores. Quito.

Me es grato expresar a V.E. el sentimiento de profunda gratitud que han producido en el pueblo del Perú y en su Gobierno, las delicadas atenciones de que han sido objeto en Guayaquil, la Oficialidad y tripulantes del Crucero *Almirante Grau*. – F. Tudela, Ministro de Relaciones Exteriores"

El siguiente corresponde a la cancillería ecuatoriana:

"Quito, Agosto 4. Excelentísimo señor Francisco Tudela, Ministro de Relaciones Exteriores. Lima. Fue en extremo placentero para el pueblo y Gobierno del Ecuador recibir y honrar a los oficiales y tripulantes del Crucero *Almirante Grau* que trajeron el saludo fraternal y galante del pueblo hermano al Primer Magistrado Ecuatoriano. Tobar Borgoño. Ministro de Relaciones Exteriores".

C. *EL CRUCERO* LIMA *Y LOS TRANSPORTES* CONSTITUCIÓN, IQUITOS *Y* CHALACO

En esta etapa signada por la influencia de la Misión Naval Francesa y por los conflictos limítrofes con nuestros vecinos, el 19 de agosto de 1911 se expidió la resolución ministerial dirigida al capitán de navío,

comandante principal de las Milicias Navales, disponiendo el nombramiento de una comisión para fijar el armamento de los vapores de la Compañía Nacional, como cruceros auxiliares. Esta comisión estaría compuesta por el contralmirante Manuel A. Villavisencio quien la presidiría, del capitán de navío Daniel S. Rivera y del capitán de fragata Numa Pompilio León.

La comisión debía examinar el armamento correspondiente a las instalaciones ya preparadas a bordo de dichos vapores y el que convendría agregar, así como las instalaciones que se deberían hacer; el armamento con que se podría dotar inmediatamente a dichos buques, teniendo en cuenta los cañones de 4 pulgadas y de 47 mm. ya existentes a bordo de la *Lima, Constitución e Iquitos*. La Comisión debía estudiar las instalaciones ya hechas a bordo, así como el tiempo necesario para montar los dos reductos al costado que deben traer los vapores y fijar también el número y el sitio de las piezas de artillería ligera que se deberían agregar a estos buques.

Esta resolución se complementó con la emitida al año siguiente, la Resolución Suprema del 19 de enero de 1912 que aprobó el Reglamento sobre Organización para el combate de los buques de la Armada e instrucciones relativas al empleo de la artillería a bordo[31].

Después de la llegada de los cruceros *Grau y Bolognesi*, los buques que se mencionan a continuación prestaron importantes servicios, a pesar de su antigüedad y limitaciones, pues de ellos solo el crucero *Lima,* fue construido para buque de guerra.

1. EL CRUCERO LIMA *(EX* SÓCRATES*)*

El gobierno peruano, en forma reservada, mandó construir dos buques a mediados de 1880[32] en Alemania, que para evitar suspicacias se les puso los nombres de *Sócrates* y *Diógenes*, pensando así contrarrestar la cerrada y eficaz oposición de Chile. Al término de su construcción fueron enviados a Inglaterra para ser artillados. En este país, sin embargo, la diplomacia chilena actuó en forma muy agresiva y consiguió que ambos buques fuesen embargados por un largo periodo. Los detalles de estos incidentes se encuentran descritos ampliamente en el volumen I del Tomo XII de esta misma colección. Cabe mencionar que mientras el *Diógenes* fue vendido a la Marina de los Estados Unidos, el *Sócrates*, el bautizarse como crucero *Lima*, se incorporó a nuestra menguada Marina en el año 1888, constituyéndose de ese modo en la primera unidad de guerra después del conflicto con Chile. Prontamente el crucero fue dotado de un moderno telémetro de dirección de tiro como aparato para la medición de distancias, considerándose que dicho instrumento era bastante preciso y que daría resultados exactos.

En 1904 se decidió su reactivación, pues había estado en desarme total desde 1900. La inspección llevada a cabo determinó el buen estado del casco, por lo que se asignaron las partidas correspondientes para el cambio de calderas y reacondicionamiento general. Los trabajos que se realizaron incluyeron la instalación de nueva artillería marca Vickers, compuesta por 4 cañones de 101,6 mm, dos de ellos ubicados en los reductos hacia ambas bandas en reemplazo de los antiguos de 152,4 mm, y los otros dos instalados sobre la toldilla de popa y el castillo de proa, para lo cual se reforzaron dichas cubiertas, dado que no estaban preparadas para soportar pesos excesivos.

Durante el periodo, el *Lima* efectuó diversas comisiones transportando tropas y material del Ejército a diferentes puertos del litoral. Entre junio de 1908 y febrero de 1909, estuvo a disposición del técnico inglés contratado para instalar los faros de algunas islas de la costa norte. Y en los años siguientes continuó sirviendo como transporte de tropas y pertrechos.

Al iniciarse 1910, el *Lima* se encontraba reparando sus ejes, con la finalidad de que quedara listo para efectuar sus pruebas el 3 de mayo. Fue inspeccionado por el director de Marina capitán de fragata Paul de Marguerye y el jefe de la División naval, contralmirante Villavisencio. El buque quedó listo y en buenas condiciones de navegabilidad desde el 9 de mayo, toda vez que desde hacía cerca de dos años se hallaba inmovilizado por serios desperfectos en sus máquinas. Se consideró que se había efectuado un buen trabajo gracias al profesionalismo de los ingenieros de la Armada, bajo la dirección del inspector general de máquinas, Mr. Hair. Las pruebas se llevaron a cabo navegando a razón de 12 millas por hora, dando resultados satisfactorios. Las reparaciones se efectuaron en la Factoría del Águila por maestros y operarios peruanos, reforzados por el cuerpo de mecánicos de los cruceros *Grau y Bolognesi*. Los ejes fueron debidamente alineados y se reemplazaron las chumaceras y demás piezas de metal, lo que dió por resultado que pudiera dar hasta 15 millas por hora.

En 1919 partió a Guayaquil y Panamá conduciendo a la comisión científica del Instituto Rockefeller. Su llegada a Balboa sirvió para ingresar al dique y efectuar reparaciones de importancia en el casco, timón, máquinas principales y calderas. En 1926 fue asignado a la División de Submarinos, como buque nodriza.

Cuando el conflicto con Colombia, se le envió a Iquitos, por la vía del Canal de Panamá, en compañía del cazatorpedero *Rodríguez*, arribando a esa ciudad el 15 de diciembre de 1933. La respetable "Mama Pancha"[33], no saldría jamás de allí, permaneciendo sin moverse del río Itaya y utilizado como buque instructor de grumetes. En 1940 se decidió su baja por lo que fue desguazado, sobreviviendo el casco, que puede verse hasta hoy cuando el río baja su nivel al mínimo[34].

2. *EL TRANSPORTE* CONSTITUCIÓN *(EX* BAYLEY*)*[35]

Construido en 1886, fue adquirido durante la presidencia del general Andrés A. Cáceres, a través de un préstamo financiado por las municipalidades del país; fue artillado con los cañones que pertenecieron al *Diógenes*. Además de las funciones que cumplió en la Escuadra, actuó como buque escuela de grumetes.

El mal estado del buque y la falta de dinero para repararlo, decidió la reducción del personal de máquinas en marzo de 1909. Se suprimieron las plazas de 1er., 2do. y 4to. maquinista, dejando un cabo de fogoneros, tres fogoneros y 2 carboneros[36].

En vista de la precaria situación del transporte, se nombró una comisión presidida por el contralmirante Toribio Raygada, para informar la conveniencia de suprimir la Escuela de Grumetes, y embarcar a los aprendices en grupos de veinte en los cruceros de la escuadra[37]. El 31 de agosto de 1909, el Gobierno, en consideración al dictamen emitido por la comisión, resolvió que el transporte se convirtiera en depósito de carbón y artículos navales[38], disolviendo la Escuela de Grumetes que funcionaba a bordo. La razón que se adujo fue el mal estado de sus calderas, que ponían en peligro la integridad del personal de máquinas, que podrían perecer quemados por el agua caliente que salía a chorros por los huecos de las mismas. Sin embargo, en la *Revista de Marina*, *Arufa*, proponía la reparación de este transporte, en vista de que ya no había otro, puesto que el *Iquitos* se había convertido en buque escuela; suponía además que la reparación no debía costar mucho dinero y dejaría al barco en condiciones de servir muchos años más[39]. Esta opinión no prevaleció y el 4 de setiembre de 1909 se nombró como jefe de los depósitos de carbón y comandante del transporte al capitán de fragata Abelardo León y Quintana[40].

Como consecuencia del amontonamiento del transporte, se modificó el presupuesto administrativo que se le asignaba, ya que se redujo también la dotación. El presupuesto quedó reducido a 144.6.56 libras peruanas mensuales, para una dotación de 19 hombres, la cual constaba de un capitán de corbeta encargado, un teniente 1ro. encargado del detall, un tercer maquinista, un practicante de máquinas, un cabo de fogoneros, un primer guardián, un segundo guardián, cinco marineros, un cocinero, un maestre de víveres y cinco grumetes[41].

En esa misma fecha se ordenó se desmontaran los ocho cañones del transporte, siendo transferidos a los buques de la Compañía Peruana de Vapores *Ucayali y Huallaga*, transformándolos eventualmente en transportes de guerra. En los años siguientes, los instrumentos, libros, muebles y hasta cuadros, fueron trasladados a a otros buques y dependencias. En un documento correspondiente a 1911, se determinaba

que la fotografía del Almirante Miguel Grau que se encontraba en el transporte, pasara a la cámara del *Iquitos*[42].

Una inspección efectuada en el buque en abril de 1910, determinó que su antigüedad, agregada a su mala conservación, no ameritaba su reparación; que era más conveniente conservarlo como depósito, ya que para ello sí tenía buenas condiciones, pues contaba con winches y demás aparatos para la carga y descarga de materiales, que podrían ser reparados a muy bajo costo. El informe señalaba que el casco estaba picado por muchos sitios, estando en ese mismo estado las cubiertas de acero, arboladura, maniobra y cubiertas de las bodegas. La reparación total de las máquinas podía ascender a doce mil libras peruanas, cantidad a la que habría que agregar los gastos para cambiar las planchas picadas del casco, cubiertas, bodegas y demás compartimientos del buque y que no se había precisado aún[43].

Por ley 2828, se autorizó la venta del pontón en 60 mil libras peruanas, siendo vendido en 1919 a la firma Irala y Ugarte en esa suma, empresa que lo rebautizó como *Anita* y después de repararlo, solicitó se le expidiera patente de navegación, lo que obtuvo en diciembre de ese año[44].

3. *EL TRANSPORTE* CHALACO[45]

Adquirido también en la administración del general Andrés A. Cáceres, contó con tan solo 239 toneladas. Tuvo muchos problemas por el estado de sus máquinas, siendo utilizado solamente para faenas de servicio de faros y transporte de personal en el litoral.

El 11 de junio de 1908, el transporte inició una gira de inspección a las islas guaneras tanto del norte como del sur, comisión que tuvo que interrumpir el 23 de junio, para transportar la caballada del escuadrón N° 3 y el equipo del batallón N° 1 hasta Mollendo.

El transporte sirvió a la Comisión Hidrográfica en sus inspecciones a las guaneras del litoral y a la construcción de los faros, que se había encargado al contratista Arnuzzi, tal como se menciona en el capítulo IX de este volumen.

De acuerdo al Dictamen Borda de 1915, el transporte tenía una dotación de 45 hombres, con una plana mayor de un jefe, tres oficiales, dos guardiamarinas y cuatro ingenieros. Su artillería constaba de 2 cañones Vickers de 47 mm y 3 ametralladoras Maxims Nordenfeld de 11 mm., equipo que se encontraba bastante descuidado porque había estado depositado en el Arsenal durante cuatro años. El personal subalterno del buque estaba formado por voluntarios, lo que daba una cohesión especial a la tripulación. Las máquinas del buque habían recibido una importante reparación y se hallaban en buen estado[46].

El transporte fue arrendado a la Compañía Peruana de Vapores[47],

con el propósito de estimular el servicio de cabotaje, ya que en esa época se había reducido en forma considerable el tráfico marítimo. Por medio de este contrato el Gobierno recibió una reducida merced conductiva, pero estuvo inspirado en los propósitos proteccionistas del Estado para con la Compañía Peruana de Vapores. Las cantidades provenientes de este contrato se dedicaron a amortizar la deuda que tenía pendiente el Gobierno con dicha Compañía por causa de los servicios de Dique y demás prestados a la Escuadra, que no fueron atendidos oportunamente.

Con fecha 9 de abril 1918, la Compañía Peruana de Vapores devolvió al Estado Mayor General de Marina el transporte *Chalaco*, al término del contrato de arrendamiento, y hasta tanto pasara a prestar sus servicios a la Compañía Administradora del Guano, el Gobierno mediante Resolución Suprema dispuso "Que los gastos que ocasione el sostenimiento del citado transporte, así como los de su personal, se harán con cargo la partida N° 5065 del presupuesto vigente[48].

El 26 de enero de 1919 mediante disposición emitida por el Ministerio de Guerra y Marina, se puso a la venta en subasta pública el transporte *Chalaco*, aprobándose su venta en 5 mil libras peruanas[49].

4. *EL TRANSPORTE* IQUITOS *(EX* VERONIQUE*)*[50]

Adquirido en 1905 durante el gobierno del presidente José Pardo, calificado con contar con excelentes condiciones marineras y buena capacidad como transporte de personal, fue utilizado como tal en forma muy efectiva, y como buque escuela.

El 5 de enero, en una sección del diario *El Comercio*, se informaba que el transporte *Iquitos* estaría atracando en la Dársena a fin de recibir a su bordo, tropa, caballada, equipo y gran cantidad de material telegráfico destinado a Mollendo. La tropa estaría formada por el batallón No. 7 a cargo del primer jefe, comandante la Rosa y Villanueva, contando con dos jefes, 18 oficiales, 29 músicos, 261 soldados y 13 acémilas. Por otro lado, el comandante de esta nave había recibido la instrucción de traer de regreso a los repatriados de Iquique que condujo a Mollendo el vapor *Victoria* y que deseaban trasladarse al Callao, así como recoger de los puertos de tránsito a los conscriptos militares y navales que debían prestar servicios.

Convertido en Escuela Naval en enero de 1908, se le efectuaron algunas modificaciones para dar mayores comodidades a la dotación y continuar con el servicio de transporte de tropas, sin embargo se habían suprimido los botes de lona, y reemplazados los seguros salvavidas por "débiles chalupas que son inútiles por su pequeña capacidad y no tienen las cajas de aire para hacerlas insumergibles"[51].

Asimismo, una resolución dispuso que el transporte *Iquitos* a partir del 12 de junio de 1908, comenzaría a transbordar a sus bodegas el carbón que debía recibir de un buque llegado del extranjero. Terminada esta faena zarparía llevando al batallón N° 1 hacia el puerto de Ilo.

El 16 de julio el transporte fondeó en la rada del Callao después de desempeñar comisiones en los puertos de Ilo, Mollendo, Chala y Lomas. En la caleta de Pacocha fondeó algún tiempo con el objeto de que una dotación de cadetes y marineros practicaran ejercicios militares de desembarque e igualmente se hicieron ejercicios de artillería. Durante todo el viaje los cadetes alumnos llevaron a cabo diversas prácticas de navegación y maniobras.

El 6 de agosto de 1908, se embarcaron en el *Iquitos* un batallón de Infantería y un Escuadrón de caballería para relevar a las fuerzas que se encontraban en Arequipa, Puno y Cuzco. Estuvo presente el ministro de Guerra y Marina para despedir a estas fuerzas. El 16 de ese mismo mes, regresó trayendo a su bordo al batallón de Infantería N° 9 y al escuadrón de Caballería N° 11 y 20 conscriptos.

El 23 de setiembre de 1908 a las 10:30 horas, se embarcó a bordo del *Iquitos* el presidente de la República José Pardo, acompañado del ministro de Guerra y Marina, general Eléspuru y los ayudantes, comandantes Zamudio y Bolognesi y mayor Miró Quesada. El objeto fue despedirse de la oficialidad de la Marina como presidente de la República. Fue recibido por su comandante Caballero y Lastres y los comandantes del *Grau, Bolognesi, Lima* y *Constitución* y por todos los oficiales francos de la Escuadra con uniforme de parada. Reunidos en la cámara de oficiales el presidente manifestó que había juzgado necesario, antes de dejar el mando supremo de la República, dirigir una frase de despedida que fuese a la vez de estímulo y congratulación a los jefes y oficiales de la Escuadra Nacional.

Suspendido el funcionamiento de la Escuela Naval a bordo del *Iquitos*, por resolución suprema del 28 de enero de 1909, el buque fue destinado exclusivamente como transporte. El 24 de agosto de 1910, el buque fue destinado exclusivamente como transporte. El 24 de agosto de 1910 pasó al servicio de la Compañía Peruana de Vapores, estipulándose que el pago de los haberes del personal de jefes, oficiales y tripulación corría por cuenta del Gobierno, y el mantenimiento, conservación, seguros, limpieza y reparaciones a cargo de la CPV[52]. El contrato de cesión expiró el 12 de noviembre de 1913, por lo que el buque fue devuelto por la CPV bajo inventario[53].

El 30 de setiembre se dispuso que el *Iquitos,* tan pronto recibiera las cuatrocientas toneladas de carbón de piedra de primera clase –que era transportada por una barca llegada de Europa– se haría a la mar con rumbo a Ilo, puerto donde procedería desembarcar y destinarlos a los trabajos que se llevaban a cabo en el servicio ferroviario entre este

puerto y Moquegua. Terminada su descarga seguiría viaje hasta Pacocha en viaje de instrucción.

En mayo de 1911, el Gobierno firmó contrato con la firma Gesellcchaft Fürdrahtlose Telegraphie de Berlín, para la instalación de una estación telegráfica sin hilos completa, con un alcance de 600 km de día y 1 200 durante la noche. El equipo marca Telefunken, sería arrendado por 5 años, pagando 125 Lp. anuales. La instalación comenzó a funcionar en febrero de 1912[54].

Cuando se adquirió el crucero *Dupuy de Lome*, la Superioridad Naval dispuso que el transporte *Iquitos* fuese la unidad encargada de llevar a la flamante dotación del nuevo crucero acorazado, al personal del cazatorpedero *Rodríguez* y a los jóvenes designados para seguir cursos en un pensionado para maquinistas en Inglaterra.

El *Iquitos* zarpó el 30 de junio de 1912, con la siguiente dotación:

Comandante	Capitán de navío Augusto Pimentel
2do. Comandante	Capitán de fragata Juan M. Garavito
Jefe Detall	Capitán de fragata Guillermo Spiers
Jefe Navegación	Teniente 1ro. Víctor Valdivieso
Tenientes 2dos.	Carlos B. Saez
	Moisés Palza
	Alejandro Valdivia
Alférez de fragata	Arturo Jiménez P.
Guardiamarinas	Germán Narváez
	Alfredo Bazo
	Hernando Tudela y Lavalle

Personal nombrado para dotación del crucero: 14 Oficiales, 4 Ingenieros y 302 tripulantes.

Después de veinte días de navegación en los que tuvieron que sortear un fuerte temporal que los retrasó por varios días, recalaron en Punta Arenas, donde hicieron víveres y carbón. Ahí tuvieron su primer tropiezo al no poder cancelar los pedidos efectuados por no recibir los fondos concernientes. Zarparon para ir directamente al puerto de Montevideo. Al llegar a este puerto los primeros días de agosto, según fuentes del Ministerio de Relaciones Exteriores, pues no se ha encontrado en los archivos de Marina ninguna información al respecto, se tomó conocimiento del mal estado en que se encontraba la nave, tanto en la parte material como en lo concerniente a personal, al extremo que –según fuentes del cónsul peruano en esa ciudad– se produjo un intento de insubordinación.

Estas mismas fuentes informaron que el buque carecía en absoluto de medios económicos para sufragar los gastos propios de un buque en comisionamiento y tampoco habían sido girados vía consulado a la arribada a puerto.

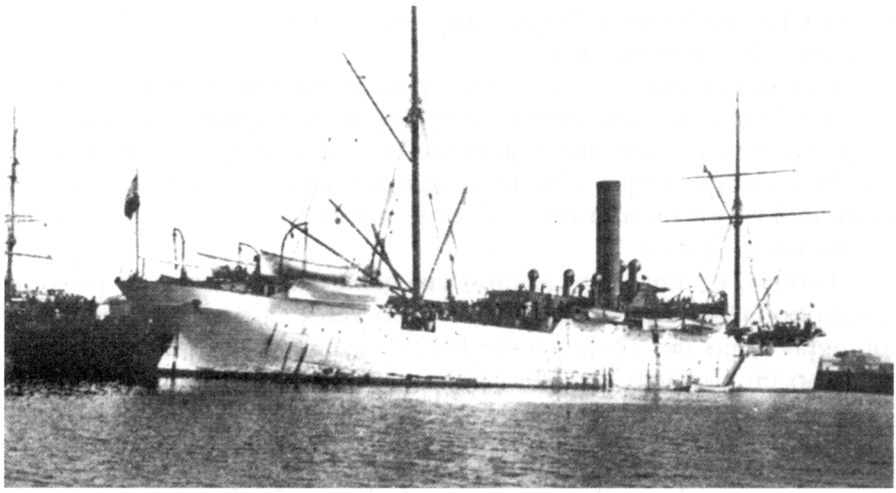
El oficial mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores, en oficio dirigido al director de Marina con fecha 10 de setiembre 1912, transcribió el oficio del cónsul del Perú en Montevideo de fecha 11 de agosto 1912, en que señala que el buque arribó a puerto en "estado calamitoso, sin un solo centavo". Por tal motivo –indica– se tuvo que pretextar duelo por el terremoto de Piura para no asistir a los agasajos que son de rigor con un buque de guerra extranjero, pues no había con que retribuir.

En lo que se refiere a la tripulación, según informaciones periodísticas de la época, hubo un conato de insubordinación por parte de los tripulantes nombrados al crucero que viajaban en calidad de pasajeros. Hay dos versiones: una dice que fue debido a la mala calidad del rancho y la otra, es que no habían recibido desde el mes de julio la paga correspondiente y por lo tanto a fin de evitar conflictos de carácter económico, el comandante dispuso que no salieran francos a puerto, no así al personal de dotación del buque, que sí había recibido oportunamente su paga. Esto parece que exaltó los ánimos del personal de pasajeros que trató de salir al puerto en las lanchas que traían carbón. Los oficiales tuvieron que intervenir evitando así que las cosas pasaran a mayores, y finalmente consiguieron que se les diese salida franca.

La noticia transcendió el puerto, probablemente llevada por el personal de las barcazas que transportaban carbón, hasta llegar a oídos de los periódicos de la ciudad que se apresuraron a hacer los comentarios respectivos.

A la partida de Montevideo, después de muchos problemas que tuvo que resolver el cónsul para la cancelación de los víveres y carbón, quedaron rezagados 12 marineros que no estuvieron presentes al momento del zarpe y el comandante dispuso que se les declarase como desertores. Estos hombres, media hora después del zarpe, se presentaron ante el consulado "tiritando de frío" según expresión del cónsul, dándole a entender que el vestuario no era el apropiado para la estación. En los círculos del puerto se comentaba mucho que el personal del transporte *Iquitos* no tuviese ropa de invierno para climas tan crudos como el del Estrecho de Magallanes. El Cónsul manifestaba que: "... esos cholos resignados, valientes y patriotas, reciben mala paga, mala comida y castigos corporales (palos y látigo), que en todas las marinas cultas del mundo, están excluidos por completo"[55].

Del informe del cónsul se desprende que, a pesar de haber dispuesto el comandante del *Iquitos* se les declarase como desertores, el cónsul, juzgó que no podía considerarlos como tales puesto que solo habían tenido un retraso de media hora con respecto a la hora del zarpe. Los citados tripulantes fueron: Rodolfo Sandoval, Jacinto Díaz, Antonio Lezcano, Cristóbal Farfano, Juan Ulloa, Víctor Lanosa, Nicanor



El transporte *Iquitos* listo para desatracar del muelle. (Reproducida de *Variedades*, 6° Número Extraordinario, Lima, 13 de abril de 1910).



La oficialidad del *Iquitos* en los astilleros de Cammell Laird, en Birkenhead donde se han reparado las averías que sufrió durante su viaje a Europa. Diciembre de 1912. De izq. A derecha, el 2°, sentado, es el C. de N. Carlos G. Estenós, cónsul general del Perú en Liverpool; a su lado, el C. de F. Manuel Ugarte, comandante del buque. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Otasso, Fermín Medina, Roque Cambana, Manuel Zevallos, Manuel Rodríguez y Eduardo Santana.

Muchas penurias pasó el cónsul para conseguirles, primero, alojamiento, lo que se hizo efectivo a través de la Capitanía del Puerto y luego de "muchos trámites y gestiones que casi degeneraron en súplicas, he conseguido que a los 12 los admitan en la Escuadrilla Uruguaya contratados por un año en calidad de marineros, haciendo una deferencia muy especial"[56].

Mientras, el transporte *Iquitos* navegaba con rumbo a su próxima escala en la isla de San Vicente de Cabo Verde, a donde arribó en las primeras horas del 22 de agosto 1912. El comandante Pimentel recién se puso en contacto con el vicecónsul al día siguiente, solicitándole gestionase la adquisición de carbón, lo cual lo hizo a través de la casa inglesa Michers & Corys con 300 toneladas al precio de 41 s. 6 d. por tonelada. En lo que respecta a víveres y agua, el propio comandante se encargó de gestionarlos.

No contando el vicecónsul con fondos para cancelar todo lo adquirido, remitió el mismo día una telegrama a Lima solicitando las £ 770 que se adeudaba. El día 28, sin respuesta y siendo apremiado por proveedores, remitió nuevamente un telegrama urgiendo su envío. El día 29 el jefe de la casa Michel dio un plazo de 24 horas, que originó un nuevo telegrama, esta vez a Londres solicitando urgentemente 775 libras, a fin de evitar reclamaciones diplomáticas. Tampoco tuvo respuesta, por lo que hubo una solicitud para que interviniesen los gobiernos de los respectivos proveedores.

Todos estos problemas fueron puestos en conocimiento de la Fiscalía Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú por el vicecónsul en oficio que envió el 30 de agosto 1912. Al cabo de 11 días de navegación el *Iquitos* arribó a Lorient el 6 de setiembre 1912.

El contralmirante Villavisencio, entre otras cosas, informó a Marina sobre el estado lamentable en que se encontraba este transporte, lo que originó que al término del desembarque del personal y material del crucero *Aguirre*, zarpase a Liverpool para entrar a dique seco y hacer las reparaciones de urgencia que necesitaba. Entró al dique de la Casa Cammell Laird & Co. en Birkenhead el 27 de setiembre.

Por considerarlo de interés, como anexo a este capítulo insertamos en su integridad el oficio que remitió el cónsul de Southampton, Carlos Estenós, nombrado a Liverpool en reemplazo del cónsul B.A. Codesido que se hallaba con licencia.

El citado oficio describe descarnadamente el estado en que se encontraba el buque, no solo en lo material y económico, sino principalmente en la moral del personal y en la inadecuada conducción del

comando, sugiriendo fuera cambiado de colocación y en su reemplazo se nombrase al capitán de fragata Manuel A. Ugarte que se encontraba como segundo comandante del *Aguirre*. La Superioridad Naval, acogió esta sugerencia cambiando de inmediato al comandante Pimentel a quien se le proporcionó pasaje directo al Callao.

El *Iquitos* permaneció en Inglaterra aproximadamente tres meses en los astilleros de Birkenhead, mucho más del tiempo estipulado para sus reparaciones, que no fueron satisfactorias y costó mucho más dinero de lo previsto y que no estaba contemplado en el presupuesto. Gracias a las gestiones del cónsul del Perú, señor Carlos Estenós, quien después de haber recibido contestación del Gobierno diciéndole que la partida para la reparación se hallaba agotada, obtuvo de la Casa Cammell Laird la aceptación para pagar el cincuenta por ciento del valor de las reparaciones y el resto en armadas mensuales de 500 libras. La casa citada pidió una garantía de un banco de Londres, pero después de una larga entrevista del cónsul con los directores, aceptaron finalmente continuar con los trabajos con la sola garantía de la palabra del cónsul peruano.

El valor total de las reparaciones ascendió a 8 612 libras con 17 chelines, habiéndose entregado como adelanto £ 4 812.17. El saldo se pagaría en armadas tal como se había acordado.

También, gracias a la diligente gestión del cónsul Estenós, el *Iquitos* fue provisto no solo de víveres y materiales para el viaje, sino también de uniformes de gala para los oficiales y ropa apropiada para la tripulación, además se embarcaron 25 toneladas de carga conteniendo víveres y vestuario para la dotación del *Aguirre*.

Durante estas reparaciones, estuvieron presentes para su control y vigilancia los comandantes Ugarte y Spiers y el teniente Valdivieso, quienes fueron los coordinadores de todos los trabajos. La mayor parte de las reparaciones fueron efectuadas en máquinas, pero no fueron totalmente satisfactorias, pues los resultados en el viaje de regreso acusaron que con 68 revoluciones de hélice se obtenía antes de las reparaciones 11 millas por hora, mientras que ahora con las mismas revoluciones solo daba 9 millas por hora.

Las reparaciones que resultaron más onerosas fueron las eléctricas. Solo se reparó un dínamo y se cambiaron unos pocos metros de cables eléctricos, siendo su costo total de 7 500 soles. Se considera que los tres ingenieros extranjeros contratados para el buque no tuvieron el interés debido para el control y seguimiento de los trabajos.

La estadía del *Iquitos* en Inglaterra, sin incluir las reparaciones pero sí sueldos, importó la suma de 160 000 soles.

El *Iquitos* zarpó de Liverpool a las 9:20 del día 21 de diciembre con rumbo al puerto de Lorient en Francia, donde arribó sin mayores

contratiempos el 24 a las 4 de la tarde. Después de la entrega de los materiales para el *Aguirre*, el *Iquitos* procedió a estibar las 3 250 toneladas de carbón traídas desde Liverpool y embarcar 140 toneladas entre medicinas, materiales para la Escuela de Veterinaria y la artillería para el *Rodríguez*. Además, llevaría al Callao los restos mortales del coronel Daniel Nieto, del capitán de navío Gervasio Santillana, del comandante Panizo y de los hermanos Noriega.

El 23 de enero de 1913 zarpó el *Iquitos* con rumbo al Pará (Brasil). También se embarcó como pasajero el teniente de navío Guilleux, quien formaba parte de la Misión Naval Francesa, donde servía con el grado de capitán de fragata.

Después de 18 días de navegación en que tuvieron que soportar un fuerte temporal al sur de Azores, avistaron el puerto de Pará, donde se encontraba el contratorpedero *Rodríguez* aún con tripulación francesa. Al término de la ceremonia del cambio de pabellón y desembarcar a los treinta hombres y material de artillería, a los 11 días de estadía en ese puerto, zarpó con rumbo a Montevideo.

El corresponsal de *El Comercio*, que firmaba con el seudónimo de Mariaci, pasajero en el *Iquitos* desde Lorient, comentaba desde Montevideo que la compra de ese buque había provocado discusiones y según él injustificados ataques en la prensa de ese entonces, que señalaba que era un buque inservible, incapaz de soportar alguna travesía, pero que el tiempo se había encargado de probar que la compra del *Iquitos* fue una compra honrada, patriótica y sana, y que este buque había prestado importantes y valiosos servicios al país. Asimismo, señalaba el abismo tan enorme que mediaba entre la compra de este y la de aquel fósil de los mares que se que había bautizado con el nombre de *Comandante Aguirre*. Proseguía su comentario con mucha severidad, indicando que el Perú había comprado un desecho de la marina francesa, que por su desorganización y recientes fracasos, cada día iba a menos en el mundo; que en la compra se consultaron intereses extraños por completo a los de la patria, y esto nada tenía de extraño porque la inescrupulosidad era la norma de conducta en que se inspiraba siempre el gobierno que regía al país en aquel entonces[57].

En Montevideo se embarcaron víveres, seis reses en pie y 500 toneladas de carbón. Asimismo, se embarcaron siete pasajeros y nueve de los tripulantes de los doce que faltaron al buque en su viaje de ida. Salió del puerto de Montevideo a las 8 de la mañana del 9 de marzo de 1913. Cuando el práctico dejó el buque, también se desembarcó a un marinero uruguayo que se había escondido pretendiendo desertar.

Durante el paso por el estrecho de Magallanes, inclusive los pasajeros, con gran entusiasmo se pusieron a pintar el buque "de la quilla a

la perilla" para llegar al Perú remozados.

El 30 de marzo, al avistarse el puerto del Callao recibió una orden telegráfica del comandante general de la Escuadra de que fondease a popa del dique con el propósito de pasar su inspección sanitaria y al término de ella, enmendara su fondeadero en su sitio asignado y de cumplimiento a su rutina de trabajo.

El transporte fue arrendado a una casa comercial del Callao. El primer contrato que se celebró en 1915, produjo la suma de Lp. 5 000 en 10 meses. El contrato posterior produjo Lp. 14 943,3,18. Esas sumas fueron destinadas al pago de material de guerra[58].

Por resolución suprema del 3 de abril 1917 se aceptó la propuesta del representante de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, señor Manuel L. Mulanovich, de comprar el transporte nacional *Iquitos*, en la suma de cien mil libras peruanas (Lp. 100 000,0,00), pagaderas en diez mensualidades de diez mil libras cada una[59].

D. ADQUISICIÓN DEL CAZATORPEDERO TENIENTE RODRÍGUEZ

En el primer decenio del siglo XX, Francia hizo construir una serie de destructores y contratorpederos, conocidos como clase Hussard, que se hallaban artillados con seis cañones de 9 libras, tres tubos lanza torpedos de 457 mm., dos de ellos ubicados en cubierta y uno en proa. La planta de propulsión contaba con dos turbinas de 8 600 HP, dando un andar de 28 nudos[60].

En 1911 el gobierno peruano decidió adquirir un buque de superficie de tipo ligero y que estuviera acorde con las disponibilidades económicas del Erario. Estaba en esa época en el Perú la Misión Naval Francesa, por lo que se contrató como asesor al ingeniero Michel Fort, quien era representante de firmas francesas en el Perú, y se nombró una Comisión Naval en Francia, en la que actuó como presidente el contralmirante Manuel Villavisencio, con el apoyo de la Embajada del Perú en ese país[61].

Como resultado de esta coordinación, se concretó la adquisición de una unidad tipo "contratorpedero", con las mismas características modernas de buques de ese tipo que usaba la Marina Francesa y que han sido descritas en el párrafo anterior.

El contrato se firmó con los Astilleros Schneider et Cie. de Tolón, habiéndose pactado un precio que –según información de la Cancillería–, fue de 2 318 000 francos. Otra información indicaba que el precio fue de Lp.80 000[62].

En enero de 1912 fue echado al agua, denominándosele *Teniente Rodríguez*; tenía las mismas características de los buques de igual cla-

se que la marina francesa había construido desde 1910, que eran las siguientes:

Desplazamiento	:	490 toneladas
Eslora	:	64,61 metros
Manga	:	4,41 metros
Velocidad	:	28 nudos
Calderas	:	4 Du Temple
H.P.	:	8 600
Cañones	:	6 de 65 m/m
Tubos lanza torpedos	:	3

Para la recepción del buque se comisionó al teniente primero José R. Gálvez, quien había supervisado la construcción, haciéndolo con mucho celo, pues exigió en muchas ocasiones que se hicieran las reformas necesarias, cuando consideró que la casa Schneider no había cumplido con lo estipulado en el contrato.

No se ha podido obtener mayor información sobre el contrato, pero aparentemente en una de sus cláusulas indicaba que sería llevado al Perú con dotación francesa, siendo el único oficial peruano embarcado el teniente Tomás Pizarro, quien hasta ese momento había sido jefe del detall del crucero *Aguirre*. Bajo estas condiciones, el 10 de octubre de 1912 zarpó de Tolón con rumbo al Callao. Al arribar a Santa Cruz de Tenerife el 7 de noviembre de 1912, para faena de víveres y combustible, recibieron la orden de dirigirse a Belem do Pará, en donde deberían entregar el buque a la dotación peruana que se encargaría de llevarlo a Iquitos para reforzar la Flotilla Naval surta en ese puerto. En este puerto tuvieron que gestionar la patente fluvial.

Poco después que el buque zarpara de Tolón, la Casa Schneider comunicó al ministro de Guerra y Marina que, de acuerdo a las condiciones acordadas, estaba poniendo a disposición del supremo gobierno del Perú un mecánico francés que haría el viaje en el *Rodríguez*, y continuaría embarcado hasta por el término de tres meses, con un sueldo mensual de mil francos oro, libre de todo impuesto y pago de sus gastos de hotel de primera clase y pasaje de primera clase para su regreso a Francia. Asimismo, por la misma Casa Schneider confirmaba que, de acuerdo a lo pactado, mandaría un mecánico artillero, conjuntamente con el armamento, al puerto que se indicase para que se procediera a su montaje.

El 28 de noviembre arribó a Pará donde fue recibido por la Comisión Naval Peruana, que solicitó al Gobierno del Brasil permiso de libre paso. El arribo del cazatorpedero fue accidentado, ya que un buque mercante lo colisionó, haciéndolo perder, a consecuencia de este percance, parte de la proa. Las reparaciones se realizaron en el astillero

Val de Cans, y se encargó de ellas el propio constructor, ya que el buque aún no había sido incorporado por la Armada Peruana[63].

El 5 de diciembre de 1912 a las 9 horas se realizó la ceremonia de cambio de pabellones, quedando desde ese momento incorporado a la Fuerza Naval del Perú el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. El capitán de fragata Carlos García Rosell fue encargado de la recepción del buque en Belem do Pará, para lo cual procedió a dar lectura al acta de sustitución del Pabellón Nacional que, después de aprobada, fue suscrita por todos los presentes.

Poco después, el transporte *Iquitos* llegó a este puerto trayendo parte de la dotación del *Rodríguez* y la artillería que debía ser montada antes de su viaje a Iquitos; para el efecto, ya se encontraba allí el técnico francés que había ofrecido la Casa Schneider y quien dirigía su montaje.

Se informó también que el comandante del *Rodríguez* pidió el cambio del ingeniero de nacionalidad francesa que se encontraba a cargo de las máquinas, por incompetente, habiendo sido cambiado por otro ingeniero francés, pues el contrato indicaba que debía estar a cargo durante los tres primeros meses. Asimismo, en enero de 1913, asumió el mando del buque el capitán de corbeta Nicolás Zavala y Zavala.

La orden impartida por la Superioridad Naval para que el *Rodríguez* integrase la Flotilla Naval de Iquitos, generó muchas discrepancias entre la oficialidad. Se consideraba que debía revocarse la orden de dirigirse a Iquitos, ya que de lo contrario solo se conseguiría que continuase el deterioro ya iniciado en ese buque, que no había sido construido para surcar ríos, pues una palizada o varadura sería suficiente para destruirlo. ¿Cómo podría dispararse un torpedo en los vericuetos y estrecheces propios de los ríos con sus fuertes correntadas? ¿Cómo emplear su artillería que no tenía protección adecuada contra disparos desde las orillas por personas ocultas en la selva? Y por último, de qué le serviría su velocidad –30 nudos– con todos los peligros que entrañaban las palizadas y los frecuentes bancos que existen en los ríos.

Se señalaba además que el *Rodríguez* tenía un defecto, que consistía en que impartida la orden de dar marcha atrás, las máquinas para cumplirla se demoraban varios minutos en hacerlo, lo cual implicaba un grave defecto que en un río sería más grave aún.

El gobernador del Brasil ordenó por cable a los gobernadores de Pará y Amazonas facilitasen el paso del *Rodríguez* con destino a Iquitos.

Mientras el *Rodríguez* permanecía en reparaciones en Belem en el astillero Val de Cans, el 1° de abril 1913, se embarcaron en el vapor *Mantaro* con destino a Pará, el resto del personal destinado a conformar la dotación peruana del cazatorpedero *Rodríguez*[64]. El 10 de

mayo arribaron al Pará, conformándose la dotación del *Rodríguez* de la siguiente manera:

Comandante	C. de F. Nicolás Zavala y Zavala
2do. Cmdte.	Tte. 1ro. Manuel A. Sotil
Of. Torpedo	Tte. 2do. Fidel Escuza
Of. Artillería	A. de F. Grimaldo Bravo Arenas
1er. Ingeniero	José Maillot
3er. Ingeniero	Luis Ceppi
3er. Ingeniero	Víctor Espinosa
4to. Ingeniero	Francisco Gómez
4to. Ingeniero	Aurelio Reátegui
4to. Ingeniero	Antonio Ríos
Of. De mar de 1ra. (carp.)	1
Maestro de víveres	1
Practicantes de máquinas	3
Prácticos	2
Of. De mar de 2da.	4
Timoneles	2
Marineros	3
Grumetes	6
Fogoneros de 1ra.	12
Fogoneros de 2da.	4
Mayordomo	1
Cocinero	2
Sirvientes	2

Desde su llegada al Pará, el *Rodríguez* permaneció en aguas brasileras aproximadamente un año y ocho meses. Durante este tiempo la información que se ha obtenido de su estadía y de las actividades realizadas es muy pobre. Sin embargo, se sabe que el 16 de setiembre de 1913, el jefe de la Policía del puerto envió un oficio al comandante del *Rodríguez* indicándole que la tripulación cuando salía franca no guardaba la debida compostura, propiciando escándalos y haciendo disparos al azar, lo que obligó al Comando a iniciar una investigación y limitar las horas de franco.

Asimismo, en la Memoria al Congreso de 1913, el ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela, refiriéndose al *Rodríguez* entre otras cosas expresaba: "Adquirido el buque por el Gobierno del Perú, ha realizado sin el menor inconveniente viaje de Tolón hasta el Pará, donde se encuentra actualmente de Estación, atendiendo a su reparación a causa de una colisión que recibió..."[65]

Por otra parte, en el Mensaje Presidencial al Congreso en julio de 1913, Billinghurst refiriéndose al *Rodríguez* dijo: "El *Rodríguez* está en Pará conduciendo investigaciones en relación a la navegación de ríos...."

En octubre, el Encargado de Negocios del Perú en Brasil, remitió telegrama al ministro de Relaciones Exteriores, diciendo que el gobernador de Brasil ordenó a la Compañía "Port of Pará" que proporcionase lugar adecuado al cazatorpedero *Rodríguez* para reparar averías, aunque no se indica cuáles y en qué circunstancias se produjeron.

El 15 de julio de 1914, el *Rodríguez* todavía se encontraba en Pará. No se ha encontrado información sobre la fecha de zarpe de Belem ni la disposición que anulaba su partida hacia Iquitos. Se presume que lo hizo a fines de julio o en los primeros días del mes de agosto, ya que al 15 de ese mes, la Lista de Revista fue formulada ya navegando con rumbo al Callao vía el recién inaugurado Canal de Panamá, travesía que fue posible gracias a las gestiones del ministro de Guerra y Marina, Pedro Muñiz, ante el gobierno norteamericano, ya que el Canal a pesar de su inauguración, aún no se había abierto al tránsito general.

En la Memoria que en julio de 1914 presentó al Congreso el ministro de Guerra y Marina, general Muñiz, refiriéndose a esta nave, dijo:

> "No encontrando razón que justificara la permanencia de este buque (el *Rodríguez*), en la rada del Pará, traté desde que me hice cargo del Ministerio, de remediar los inconvenientes que se presentaban para que siguiese viaje al Callao y conseguido este propósito, impartí las órdenes necesarias para que se pusiese en marcha. El gobierno de los Estados Unidos de América dando una prueba más de sus amistosos sentimientos hacia el Perú, se dignó acoger favorablemente nuestras gestiones para que permitiera el paso de la expresada nave por el Canal de Panamá, y en tal virtud, dentro de pocos días surcará las aguas del Pacífico..."[66]

Por intermedio del Boletín informativo de la Compañía a cargo del Canal de Panamá se informó que el *Teniente Rodríguez* arribó al puerto de Colón en el lado del Atlántico el día domingo 16 de agosto de 1914 e inició su travesía por las esclusas del Canal el día 18 del mismo mes, siendo el primer buque de guerra que lo atravesaba y siendo además el segundo buque que lo hacía después del buque a vapor *Ancón* de propiedad del gobierno Norteamérica, que en forma oficial inauguró la ruta del canal llevando a su bordo al secretario de Defensa de los EE.UU., al presidente de Panamá y 200 invitados"[67].

El citado órgano informativo refiriéndose al *Rodríguez* decía lo siguiente:

> "Primer buque de Guerra que cruzó el Canal.
>
> El destroyer torpedero peruano ha arribado a Colón el domingo 16 de agosto, y ha pasado a través del Canal el martes 18 de agosto, convirtiéndose en el primer buque de guerra en usar esa vía acuática. El destroyer ha efectuado un viaje por el río Amazonas, llegando tan lejos como Iquitos, parando a su regreso en Pará, Trinidad y Curazao.

Este es un barco de 460 toneladas, construido en Francia hace 2 años, por el Gobierno peruano, y está tripulado por 54 hombres".

Se supone que debe haber arribado al puerto del Callao entre el 22 a 26 de agosto de 1914, considerando una velocidad económica entre 12 y 14 nudos.

Como dato interesante también, consignamos que siguiendo al tránsito del *Teniente Rodríguez*, el primer buque comercial peruano que atravesó el Canal fue el buque de carga y pasajeros *Urubamba*, el 8 de noviembre de 1914, en ruta de Cardiff a Mollendo con 2 000 toneladas de carbón.

El *Rodríguez* arribó al Callao en el mes de octubre, y al igual que a los nuevos cruceros, se le instaló a bordo un equipo electrógeno, para evitar el trabajo permanente de la planta de ingeniería, con el consiguiente ahorro de carbón. Esta mejora se complementó con dos electrobombas de agua dulce y de agua salada para los servicios del buque.

En 1915, en el *Informe Borda* a la Cámara de Diputados, en la parte pertinente al *Rodríguez* se decía lo siguiente:

"Hemos podido comprobar en el viaje de prueba realizado, que las cuatro calderas de este buque, sistema Du Temple, se encuentran en buenas condiciones a pesar de los siete años de construido que tiene y de no haber sido garantizadas sus calderas sino por el término de cuatro años.

Sus condensadores se encuentran con sus tubos en perfectas condiciones y el andar que hemos comprobado es de 21 millas. Aun suponiendo que éste se haya conseguido a tiro forzado, por el fuerte consumo de carbón que se hizo (7 toneladas), satisface y revela la buena condición, estado de conservación del barco y los conocimientos técnicos y máquina de su personal.

La reducción exagerada en el personal de este buque, ha hecho que cada pieza sólo esté servida por dos hombres, no siendo bastante por lo tanto, la tripulación, para cubrir todos los puestos de combate...

El casco tiene ligeras picaduras exteriormente, sobre todo en la línea de flotación, encontrándose las válvulas de inundación y todos los aparatos de achique en buen estado".

En conclusión, después de varios años en servicio, el buque se encontraba en buen estado, señalándose que para ponerlo a punto, solamente le hacia falta entrar a dique para carenarse.

En la Memoria del año 1917, el ministro dice: "El cazatorpedero *Rodríguez* se encuentra en buen estado de conservación y limpieza. Se recorren sus máquinas y en breve se reemplazarán los tubos que por efecto del tiempo de uso, están ya deteriorados. Su artillería se encuentra en buen estado y para sus torpedos se trata de la adquisición de algunos repuestos..."[68]

Aunque no corresponde al periodo que abarca este tomo, diremos que el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* continuó realizando ejercicios con la escuadra hasta 1930, siendo empleado con frecuencia con fines de instrucción, llevando a bordo a los cadetes de la Escuela Naval en pequeños cruceros hasta Ancón y Chorrillos, todos los sábados durante los meses de setiembre y octubre[69].

En 1933, con motivo del conflicto con Colombia, se dispuso que el cazatorpedero y el crucero *Lima* partieran para Iquitos, vía Canal de Panamá. El 9 de diciembre se encontraron en Belem do Pará con el vapor *Perené* de la CPV y los destroyers *Guise y Villar*, arribando a Iquitos el 5 de enero de 1934.

Permaneció en Iquitos hasta el 5 de mayo de 1938 en que fue dado de baja. Su casco fue cedido a la CPV, y transformado en cisterna de petróleo, rebautizándolo con el nombre de *Puinahua.* En enero de 1949 se devolvió el casco a la Marina, permaneciendo a flote muchos años más, ya que en 1961 aún lo estaba. Sus restos permanecen en Iquitos muy cerca de los del crucero *Lima*[70].

E. LA FRUSTRADA COMPRA DE LOS CRUCEROS DUPUY DE LOME *Y* DOGALI

1. EL CRUCERO ACORAZADO DUPUY DE LOME *(*COMANDANTE AGUIRRE*)*

Con la adquisición de los cruceros *Almirante Grau y Coronel Bolognesi*, renació nuevamente en el pueblo peruano la moral que se encontraba tan abatida como consecuencia de la derrota en la Guerra con Chile. Un nuevo sentimiento patriótico recorrió todos los confines del país que se tradujo en diversas expresiones que clamaban para que nuestra Marina fuera dotada de los medios modernos necesarios para garantizar la seguridad de la nación.

Los hombres de Estado se imbuyeron de este sentimiento y al asumir el gobierno el presidente Leguía (1908-1912), no quiso quedarse atrás con las adquisiciones que había hecho su antecesor José Pardo y Barreda; pleno de entusiasmo y grandes ideas, inició su gobierno ampliando la Misión Naval Francesa mediante un nuevo contrato con aquel gobierno y enviando a Francia una misión al mando del contralmirante Manuel Villavisencio quien se encargaría de ver allí las necesidades logísticas para nuestra Armada y estudiar y recomendar las adquisiciones que fueran necesarias a nuestro gobierno.

De esta manera, la comisión, conjuntamente con la Embajada del Perú acreditada en Francia, recomendaron la adquisición del crucero acorazado *Dupuy de Lome,* que se encontraba en condición de reserva

en el puerto de Lorient, conjuntamente con otras unidades que la Marina Francesa pensaba poner en venta.

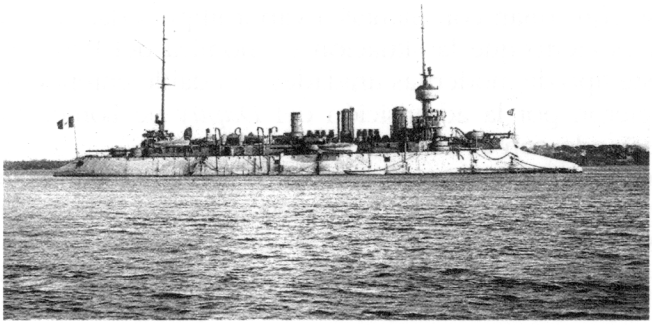
El *Dupuy de Lome*, cuyo nombre le fue dado en recuerdo del arquitecto naval francés Stanislau Dupuy de Lome, quien diseñó y construyó los primeros buques blindados[71], pertenecía a la generación de los buques del 88, en que se trató de equilibrar la potencia de fuego con la velocidad en unidades de tipo mediano, contrarrestando esa gama de cruceros que bajo la fórmula Armstrong prevalecía en esa época. Se consideró que con su concepción nacía: "El primero y verdadero crucero acorazado bien protegido de extremo a extremo contra los calibres medianos de tiro rápido, armado de dos piezas de 190 m/m; seis de 160 mm y que para un desplazamiento de 6 300 toneladas, alcanzó con 13 000 HP, una velocidad de 20 nudos, sobrepasando en tres o cuatro nudos la velocidad de los Acorazados contemporáneos"[72]. La construcción de este buque se inició en 1888, pero a pesar de que su lanzamiento había ocurrido en 1890, entró en servicio en 1895, debido a un accidente en las calderas. En marzo de 1910, se dispuso que la unidad pasara a situación de desarme, siendo retirada de la lista de naves de la flota[73].

Sobre la base de este tipo de cruceros, muchas marinas, principalmente la italiana, iniciaron su construcción incluso para la venta a otras naciones, siendo la Marina argentina la que primero adquirió dos unidades.

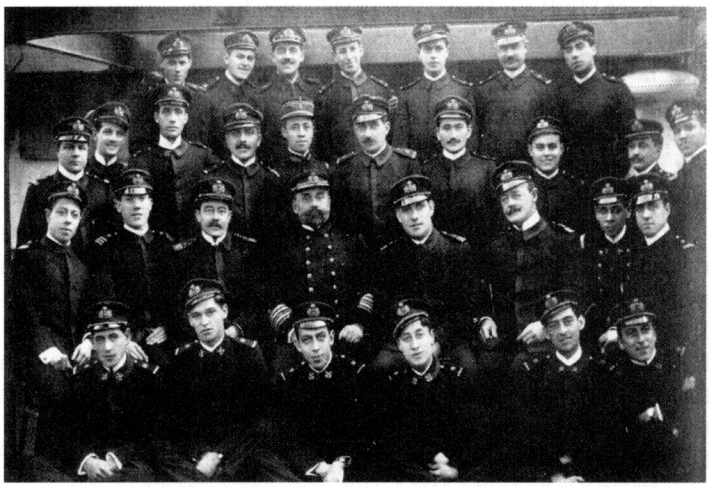
Al momento de su venta al Perú, el casco del *Dupuy de Lome* estaba construido de acero, con doble fondo en la parte inferior de la sala de máquinas y calderas, y dividido en veinte compartimientos estancos. Lo más llamativo era el espolón, que se prolongaba de manera exagerada. Los costados, las casamatas de los cañones y la torre de mando, estaban completamente acorazados con una faja de 100 mm de espesor. La planta de propulsión tenía tres máquinas alternativas de triple expansión, las calderas eran veinte y se le había adicionado una tercera chimenea. La artillería principal estaba compuesta por dos cañones de 194 mm, instalados en la parte central del buque hacia ambas bandas. Tenía además seis cañones de 164 mm[74].

Una vez hechos los primeros trámites para la adquisición del *Dupuy de Lome*, el 29 de junio de 1911 el Gobierno francés informó que el Perú había aceptado la propuesta francesa. El 12 de septiembre de 1912 se izó el Pabellón Nacional, se le denominó *Comandante Aguirre* y se encargó a la firma Schneider y al Arsenal de Lorient su puesta en servicio.

Inglaterra, primera potencia naval de esa época, había introducido nuevos progresos en el diseño de este tipo, tanto en lo referente a protección como a la propulsión, e inició en 1906 la construcción de un acorazado al que se denominó *Dreadnought*, cuya concepción en



Crucero *Comandante Aguirre*, ex *Dupuy-de-Lome*.
(Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



La plana mayor del crucero *Comandante Aguirre*. Comandante: C. de N. José Ernesto de Mora; 2° Comandante: C. de F. Manuel A. Ugarte. y: Ttes. 1° Héctor Mercado y Tomás Pizarro; Ttes. 2dos. Carlos Pfeifer, Antonio Cantuarias Pardo; alféreces de fragata: S. Barrios Ordóñez y Juan F. Benites Pareja. Guardiamarinas Enrique Maura, Heriberto Maguiña, Humberto Alfageme, Juan Ernesto Besnard, Benjamín Swayne, Luis a. Colmenares, Roque A. Saldías, Antonio Saldías, Jorge Alva Saldaña, Arturo Pastor, Ing. Carlos Black; Federico Fernandini, maquinistas Arcángel Lino y Pedro Ponce de León. (Reproducida de *Variedades*. Año IX, N° 262, Lima, 8 de marzo de 1913).

cuanto a artillería, protección y planta propulsora, tuvieron sustanciales variaciones. Hacia 1912, la totalidad de los buques capitales y de otros tipos, ya se construían con plantas a vapor impulsadas por turbinas.

Si bien es cierto que la situación económica del Perú no permitía adquirir este tipo de modernas unidades, era dable entender las críticas que se hicieron por la adquisición del *Dupuy* de Lome, críticas que fueron creciendo con el cambio de gobierno.

Cabe señalar que para esa época, Chile había mandado construir en Inglaterra dos cruceros del tipo *Dreadnought* con características muy superiores al D*upuy* de Lome, y por lo tanto las controversias y las implicancias políticas que se generaron tuvieron una influencia decisiva al asumir la presidencia Billinghurst (1912), quien decidió no pagar el saldo del contrato de compra. Inclusive hubo una gestión tramitada por el comerciante Juan Chávez Dartnell para vender este barco a Grecia; la respuesta de la delegación de dicho país en Francia fue que no reunía las condiciones necesarias para oponerse a cruceros modernos como eran los de la escuadra turca[75].

De acuerdo con las informaciones, la compra del *Dupuy de Lome* fue pactada en 3 000 000 de francos (oro); otras fuentes indican 3 500 000 y aun hasta 3 700 000. El gobierno peruano además se comprometía a reembolsar a la marina francesa los gastos que demandara la reactivación del buque.

Según se desprende, el buque se pagaría en tres armadas de 1 000 000 de francos cada una. Parecería que el primer millón fue cancelado antes del 12 de setiembre de 1912, fecha en que Francia hizo entrega del crucero en el puerto de Lorient, a los representantes del gobierno peruano. La marina francesa se comprometió a entregar un stock de repuestos y municiones para la artillería.

Las pruebas preliminares tuvieron lugar el 26 de enero de 1912, y las finales el 6 de marzo, arrojando resultados satisfactorios. La tripulación destinada al crucero, arribó a Lorient en agosto de 1912 y luego de unas prácticas de navegación para entrenamiento del personal, todo quedó listo para el viaje al Perú. Sin embargo, pasaron los meses, terminó el año 1912 y varios meses de 1913, y apenas si se recibía dinero para pagar los sueldos, los víveres, además de la falta de ropa para invierno. Se tuvo que hacer un trato con un comerciante apellidado Singer, quien se comprometió a proporcionar el dinero necesario para el pago de los sueldos, los víveres y el equipo completo de invierno[76].

De los informes remitidos desde Francia y de las informaciones recogidas de los medios de información de la época, parecería que a partir de esa fecha, el gobierno peruano comenzó a tener serias dificultades financieras que afectaron el plan de adquisiciones propuesto, tanto en lo que se refiere al crucero *Aguirre*, en la cancelación de las

armadas convenidas, con sus problemas logísticos para su acondicionamiento, así como para la adquisición de los submarinos y aprovisionamiento del transporte *Iquitos* durante su viaje a Lorient llevando al personal de dotación del crucero.

Existen en el Archivo Histórico de Marina solo dos copias de cablegramas enviados desde Francia al Ministerio de Relaciones Exteriores. En el primero del ministro plenipotenciario del Perú en Francia, en cablegrama de fecha 2 de octubre de 1912 dice:

"Villavicencio dice lo siguiente: por oficios, telegramas, cartas al Ex-Ministro y Director, deben conocer todo *Aguirre*. Recibido septiembre 12. Espero fondos para contratar Oficiales de mar, víveres, etc. Para dos meses de dos buques, pues *Iquitos* llegado desprovisto, en estado lamentable. Trajo mucha gente inútil y no la pedida. Está en Liverpool haciendo reparación que durará veinte días. Su comandante nada me ha comunicado. Submarino en Tolón haciendo experimentos. Su comandante quejase por gente inconveniente mandada. Pídeme competente que ni para el *Aguirre* tengo. Yo (sigo) aquí sin recibir para gastos Comisión. Actualmente crédito comprometido para raciones diarias. En tan difícil situación, suplicaría mi relevo, como lo hice antes. Para buen termino Comisión, necesitan fondos y más autorización. Torpedero acompañado por nosotros va por cuenta Schneider.- Presupuesto setiembre 1 600 Libras.- *VILLAVISENCIO.- CANDAMO.* Que cumplo con transcribir a Ud. Para su conocimiento y fines consiguientes"[77].

Frente a este cablegrama, el Ministerio de Relaciones Exteriores formuló el siguiente documento:

"Aclaración sobre el Oficio N° 299 del Ministerio de Relaciones Exteriores

1.- El Director de Marina no ha recibido un solo oficio, telegrama o carta desde que llegó el Contralmirante Villavisencio a Europa hasta fines de setiembre próximo pasado.
2.- El *Iquitos* llevó la gente que pudo y especialmente 50 marineros escogidos de los buques de la armada. Dada la demora de la salida del *Aguirre*, se puede aprovechar el tiempo para instruir a la gente. Los tripulantes mandados para el sumergible, han sido escogidos también entre los mejores.
3.- No puede apreciarse la situación a la que se refiere la última parte del oficio adjunto, por falta los datos que la precisen. Pedro Guette, 11/10/1912"[78].

La dotación nombrada para tripular el crucero *Comandante Aguirre* fue la siguiente:

Comandante:	Capitán de navío José Ernesto de Mora
2do. comandante:	Capitán de fragata Manuel A. Ugarte
Teniente Primero:	Héctor Mercado

Teniente Primero:	Tomás Pizarro
Teniente Segundo:	Carlos Pfeifer
Teniente Segundo:	Antonio Cantuarias Pardo
Alférez de Fragata:	S. Barrios Ordóñez
	Juan E. Benites Pareja
Guardia Marinas:	Enrique Maura
	Heriberto Maguiña
	Humberto Alfageme
	Juan Ernesto Besnard
	Benjamín Swayne
	Luis A. Colmenares
	Roque A. Saldías
	Antonio Saldías
	Jorge Alva Saldaña
	Arturo Pastor
Ingeniero	Carlos Black
	Federico Fernandini
	Arcángel Lino
	Pedro Ponce de León

Practicantes de máquinas, ayudantes de detall, guardianes, cabos de mar, artilleros de primera y de segunda, marineros y grumetes, total: 320 hombres.

Para entonces la opinión pública se hallaba dividida. En *El Comercio*, aparecieron unos artículos que firmados con el seudónimo de *Cholinson,* se enviaron desde Francia y se presume que bajo este seudónimo escribió un periodista embarcado como corresponsal en el *Iquitos*, aunque no hemos encontrado oficialmente su nombre dentro del rol de tripulación. Estas críticas, que no fueron las únicas, pues se han publicado en otras oportunidades inclusive en la *Revista de Marina*, son muy francas y acerbas y parecería que en esa época los medios de información tenían muy pocas reservas para difundirlas.

Tal parece pues, que *Cholinson* llegó a bordo del transporte *Iquitos,* que iba comisionado para llevar al personal que formarían las dotaciones del *Aguirre* y los sumergibles.

Cholinson informaba que el 6 de setiembre, el *Iquitos* entró en contacto con el *Aguirre* en Lorient, desembarcando los oficiales. El 7 de setiembre de 1912 el *Dupuy de Lome* salió del dique seco, aún sin cambiar bandera y con su artillería antigua. Comentaba que el presidente Leguía había anunciado que la artillería para el *Aguirre* estaba en construcción, pero por buena fuente se había informado que esto era falso. Ni siquiera se había dado la orden correspondiente.

El corresponsal informaba que había visitado el *Aguirre* y que la impresión había sido muy poco favorable, pues al inspeccionar la se-

gunda cubierta, cuyo piso estaba cubierto con linoleum, sintió que se hundía bajo la presión de su peso, y que en la parte que no cubría el linoleum, el óxido hacía su obra destructora[79]. Luego se dirigió a popa, pasando por las cámaras de comandantes, oficiales y guardiamarinas. Las primeras, sin ser elegantes, las señaló cómodas, las últimas en forma de cono tenían capacidad para seis personas que dormirían en *Coys* (hamacas) y eran muy modestas. Delante de las puertas de estas cámaras estaba la artillería de desembarco. En proa tropezó con las cadenas del ancla que llegaban hasta la mitad del buque. La operación de izar el ancla era muy morosa, se empleaba una hora en mar bonancible. La maestranza estaba bien surtida y tenía muchas piezas manuales, tenía taller de mecánica y herrería. Bajo a la tercera cubierta, a ambos lados, se veían acomodados convenientemente los repuestos de máquina y jarcias en buen número.

Comentaba que por un trabajador se enteró que tenía tres máquinas muy complicadas, dos de ellas buenas, las de babor y estribor, no así la del centro. En cubierta observó un laberinto de ventiladores de todas formas y clases, pescantes, botes, etc. Revisando el puente de comando lo encontró a simple vista, viejo y malo. Se le había suprimido una cofa pero conservaba sus tres chimeneas. El buque, con andar económico de 10 millas por hora, consumía 45 toneladas diarias de carbón. En resumen, la adquisición, a su juicio era mala, muy mala.

Los oficiales del transporte *Iquitos* culpaban a la superioridad de Marina que no supieron apoyar a los oficiales Rotalde y Vegas, cuando dieron la voz de alarma respecto al *Dupuy de Lome*. Ambos fueron arrestados por actuar patrióticamente, según afirmaba el corresponsal.

Aseguraba que el precio del buque con las reparaciones fue de 1 400 000 soles más o menos, dinero que se pudo invertir en dos o tres torpederos buenos y no como el *Rodríguez*. Por otro lado, señalaba que la comisión que debía recibir al *Aguirre* no tenía facultad para nada, que la dotación del buque era de 600 pero que solo habían venido 200 peruanos, aunque el jefe del *Dupuy*, felicitó al comandante Mora porque cada peruano valía por tres franceses. Por otro lado, los militares que iban a París, mandados por el gobierno, continuaban allí sin poder trasladarse por falta de fondos.

Entre otras noticias, informaba que el *Iquitos* debía zarpar el 14 para Liverpool para dejar la carga traída y que de regreso remolcaría al *Rodríguez* hasta el Callao. También daba parte que partiría para Tolón el teniente 2do. Enrique Monge, a vigilar la construcción del sumergible Palacios, llevando 5 hombres para la dotación del sumergible. Decía: "Se han tenido que prestar dinero para el traslado pues el gobierno no daba señales de vida al respecto".

El 15 de octubre de 1912, la tripulación del *Aguirre* se trasladó desde

el *Iquitos*, el comandante Ugarte, 2do. Comandante del citado crucero, los revisó y dio orden de efectuar un rápido trasbordo; aparentemente todos estuvieron contentos con sus alojamientos, procediéndose al inventario de todas sus existencias.

Hasta esa fecha no se sabía nada del cambio de artillería, ofrecido por el presidente Leguía, que estaba en pésimas condiciones. Los cañones de 65 mm estaban picados y los otros con la ranura gastadísima y hasta perforados. *Cholinson* comentaba que si no se cambiaba la artillería, el barco sería solo un armatoste apontonado en el Callao, como parecía había estado en ese puerto, pues hasta mujeres había a bordo.

Continuaba con sus comentarios sobre la coraza de 10 cm que podía ser perforada por un proyectil del *Grau* o *Bolognesi*. La telegrafía era de distintos alambres, toda francesa y tenía solo una potencia de 170 millas, ocupando tres veces más espacio que la del *Iquitos* que alcanzaba 1 600 millas. Indicaba también que hasta la fecha no se le pagaba a nadie, y que todos atravesaban una situación angustiosa. Se hablaba mucho sobre la manera en que se ha entregado el *Rodríguez*. También se decía que el gobierno francés había pedido al Perú amigablemente que pagase a Schneider el millón que le adeudaba.

El 12 de diciembre, se llevó a cabo una sesión secreta en la Cámara de Diputados para discutir sobre los contratos celebrados por la administración anterior, para la adquisición de unidades navales; trascendió que hubo muchas críticas por la adquisición del *Dupuy de Lome* en la que –se dijo– no hubo previsión ni acierto y se concluyó en formar una comisión técnica para que informase sobre la posibilidad que el viejo crucero soportase el cambio de armamento.

En 1911 ejercía la jefatura de la Misión Naval Francesa el comandante Guette y como miembro de la Misión se encontraba el comandante Guilleux La Roerie, con gran experiencia en la nueva arma que se discutía en ese entonces: los sumergibles y los submarinos. El comandante La Roerie que vivió algún tiempo en nuestro país y se interesó profundamente en los problemas del Perú y de la Marina en particular, escribió un artículo en la *Revue Maritime* N° 136, titulado "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)", con una objetividad muy particular pero no exenta de verdades que son relatadas con una franqueza muy abierta para la época. Transcribimos el citado artículo el tema referente a la adquisición del crucero *Dupuy de Lome*:

> "... Mientras la Misión proseguía así sus trabajos en el Estado Mayor, el Gobierno tenía a veces iniciativas que no cuadraban del todo con nuestro programa. Uno de los errores de los cuales la Misión no tiene la culpa, pero que fue muy explotado contra ella, fue la compra del *Dupuy de Lome* (el *Comandante Aguirre*).

La primera idea partió del Presidente de la República, cuando pasó por el Callao el buque almirante de nuestra división del Extremo Oriente (creo que fue el *Mont Calm*), el Presidente Leguía le dijo al comandante Guette; "He aquí lo que yo desearía; ¿Cree usted que la Francia nos lo vendería?"

A pesar de la opinión desfavorable, hubo algunas "Maniobras de aproximación" hacia París; oficial u oficiosa, la respuesta fue negativa. Pero el Presidente no se daba (ni se dio nunca) por vencido.

El Perú tenía entonces en Europa una Misión bajo la dirección de un contralmirante encargado de comprar material. Su actividad era intermitente, según el otorgamiento de créditos a menudo diferidos. Estaba deseosa de trabajar más. Por ella o por otro conducto se supo en Lima que la Marina francesa tenía en desarme algunos cruceros destinados a ser vendidos en un futuro más o menos próximo.

La elección peruana recayó sobre el *Dupuy de Lome*, y a pesar de las objeciones del comandante Guette, la compra se hizo a mediados de 1911. El precio, tres millones de Francos (oro), representaba el 15% del precio del costo de un buque nuevo comparable; todavía, para estimar la ganancia del Tesoro Francés hay que deducir el valor de todos los accesorios y de todo el material que había sido desembarcado y que hubo que reponer a bordo.

Abiertamente fueron previstas muchas facilidades de crédito y tácitamente otras mayores. (Véase en *L'Oeuvre* del 3 de octubre de 1912 lo que dice al respecto Geo de la Fouchardiere en su artículo "Les Peruviens Chez Nous". "P.S.- ¿Tal vez ustedes quisieran saber a que precio ha sido vendido el *Dupuy de Lome* a los peruanos? – 3 500 000 Francos.- ¿Tal vez desearían saber cómo pagarán los peruanos esos 3 500 000 Francos?- Emitiendo un empréstito en Francia. Parbleu!"

Según el parecer del Quai D' Orsay (Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia) el negocio representaba una buena acción para una nación amiga, a la cual no se le podía hacer una cesión gratuita por razones obvias: reglas en materia de alienación de la propiedad publica, neutralidad que se debía observar sobre el damero sudamericano, etc. Puedo asegurar que el buque estaba en buen estado a fines de 1909 antes de su pase a la reserva especial, porque hube de ocuparme de él, al encontrarme de servicio en el puerto de Lorient, entre dos embarques. Las torres, las máquinas, etc., funcionaban perfectamente. Es verdad que al regresar del "cementerio" (del desarme) era necesario considerar una extensa revisión, pero en 18 meses las gruesas capas de brea y alquitrán no habrían tenido tiempo para gastarse mucho.

Hubo otras razones por las cuales la Misión creyó de su deber aconsejar que no se hiciera la compra.

Primeramente un crucero acorazado no tenía cabida en las primeras etapas de un programa lógico de rearme. En seguida las cualidades militares del buque habían sido logradas pasablemente a expensas de la habilidad:

inconveniente menor en nuestro clima, pero mayor allá. Desgraciadamente (sic) a los expertos peruanos no les faltó argumentos aparentes para oponerse, pero estos argumentos hicieron impresión. Habían visto los artículos que alababan mucho a este *Smart Little Cruiser* a raíz de su aparición periódicamente después. Todavía no se había reunido una potencia de fuego tan grande y una protección tan completa (10 centímetros de acero en las torres y a todo lo largo del casco, cubierta acorazado; 20 compartimientos estancos a cada banda; callejón de circunvalación y cofferdams) para un tonelaje tan modesto con una velocidad honorable para la época 22 nudos (20 calderas Belleville y tres máquinas, 6 400 t. 2 piezas de 194 mm. y 6 de 164 mm., dos tubos lanzatorpedos; dos telémetros de 4 metros; telegrafía inalámbrica de gran alcance, 13 000 HP, etc.)

¿En qué grado pesaron estos factores sobre la decisión? El comandante Guette habría sido sin duda, el último en saberlo. Por otro lado, no le correspondía tomar parte con alboroto contra una transacción entre el Gobierno peruano y el Gobierno francés. Y la transacción se hizo.

Esto no hubiera causado sensación si el gacetillero de un "gran" periódico parisiense (de la oposición) no le hubiera consagrado algunas líneas humorísticas, encontrando que era muy gracioso imprimir poco más o menos lo siguiente: "La administración de la propiedad pública realiza un bonito golpe cambiando un viejo montón de chatarra por el oro del Perú".

Naturalmente este suelto periodístico fue leído, comentado y difundido en Lima; la oposición (al gobierno del presidente Leguía) encontró allí un caballito de batalla que sirvió durante varios años (hasta el 4 de febrero de 1914).

Estas polémicas y calumnias habrían terminado por cierto, si se hubiera podido hacer venir el buque al Perú. La vista de esta unidad en la rada del Callao, la prueba de que podía navegar les habría hecho bajar el tono a sus detractores. Todo eso habría sucumbido ante gran entusiasmo patriótico, acompañado de una salva y de un empavesado general.

Desgraciadamente la orden de zarpar era siempre postergada. En Lorient, la comisión peruana (1911-1912) pidió algunas mejoras que demoraron algo los trabajos (y que se pueden ver en el segundo fotograbado del *Comandante Aguirre).* La mayor dificultad consintió en conseguir el dinero necesario para hacer el viaje.

Ya he hablado acerca del régimen "Presidencial" bajo el cual estaba el Perú. Estas decisiones se tomaban a diario presidido por el jefe del estado en persona (1913). Cada vez que las circunstancias parecían favorables, el Ministro de Guerra y Marina o el jefe de la misión, ponían como se dice la cuestión sobre el tapete, pero los contrarios al *Comandante Aguirre* encontraban que había siempre un empleo más urgente para los fondos. Y durante este tiempo (de Billinghurst) ellos seguían imprimiendo pasquines bajo un pretexto cualquiera diciendo que si no se hacia venir al *Aguirre* era porque

tenían miedo de que se hundiese en el camino. El más anodino de los *Leit motiv* era: "¡La Francia ha estafado al Perú!". Debo decir que hubo hojas para protestar suavemente cuando eso no molestaba su línea momentánea de política interna; pero eso no servía sino para hacer renacer la política.

Todo eso duró todavía hasta 1914, cuando vino la Guerra Europea a poner a todo esto un fin imprevisto.

En el momento de la gran penuria por buques mercantes, cuando todo lo que podía flotar con un poco de carga se vendía a precio de oro, una compañía belga hizo en Lima ofertas que fueron aceptadas. Despojado de todo su aparato militar (material bélico) con su espolón cubierto por una roda y un castillo postizo, el antiguo crucero se convirtió en un buque de carga que bajo el nombre de *Peruvier*, dio a ganar mucha plata en lugar de costar dinero; se canceló las cuentas de las finanzas Peruano-Francesas. Los ex miembros de la Misión Naval Francesa tenían ya otra cosa en que pensar...primero de agosto de 1914"[80].

Por las pocas informaciones encontradas, parecería que efectuado el primer pago de la cuota correspondiente a su adquisición, hasta el mes de marzo de 1913, no se había efectuado ningún otro pago, que es lo que se deduce del oficio enviado por el oficial mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores al director de Marina, en el cual se indicaba que el ministro de la República en París, en telegrama del 1ro. de Febrero de 1913, decía que el gobierno francés se había comunicado con él, para solicitarle que el gobierno peruano cancelase el segundo millón de francos del precio del crucero *Aguirre*, y recordando que desde el 13 de diciembre se vencía el plazo para el abono del tercer millón[81].

En octubre de 1913, los problemas suscitados por la falta de pago, se hicieron sentir con más evidencia al extremo de haberse paralizado los trabajos de reacondicionamiento, permaneciendo el buque en el puerto de Lorient en espera de una decisión del gobierno peruano. Evidentemente, estas demoras tuvieron, en algún momento, que ser conocidas y comentadas en la ciudad de Lorient, tal como se expone en forma humorística en el periódico *Le Matin*, que fue remitido por el ministro de la República en Francia.

"Lorient, puerto peruano. Hace más de dos años, se sabía que el gobierno francés, acababa de vender al Perú, el crucero acorazado *Dupuy de Lome* que se encontraba en reserva naval en Lorient, el que había sido en su tiempo, un navío sobresaliente bajo todo punto de vista. La cesión o venta había sido hecha al precio de 3 700 000 francos (148 mil dólares), estando el gobierno francés encargado de entregar el crucero completamente alistado, cuatro meses después. El Arsenal de Lorient, efectúa las reparaciones necesarias y en el día convenido, el capitán de navío J. Ernesto de Mora de la Marina Peruana tomaba provisionalmente posesión del crucero que fue rebautizado como *Comandante Aguirre*. *Le Matin* dio

hasta una fotografía comentando este acontecimiento. Poco después las pruebas oficiales de máquinas y de artillería se realizaron con pleno éxito. En honor a la verdad la tripulación se hizo esperar un poco. Sin embargo, a principios de setiembre de 1912, el transporte *Iquitos* trajo marinos y el remanente de los marinos franceses, fue desembarcado. El ex *Dupuy de Lome*, arboló el pabellón peruano con gran solemnidad y saludó a la plaza con 21 cañonazos. Pero desde entonces... el *Comandante Aguirre* sigue todavía en la rada de Lorient. Sabemos que esta rada abriga comúnmente pocos navíos franceses: algunas torpederas cuando la Escuadra está en Quiberon. Sino fuera por la presencia casual del acorazado *Courbet* en maniobras, se podría pensar que es un puerto peruano. Hasta hubo recientemente un momento de emoción. El *Comandante Aguirre* se puso a detonar todos sus cañones. ¿Qué pasaba? Felizmente lo supimos pronto, era la Fiesta Nacional en el Perú! ¿Cuánto tiempo más Lorient puerto militar francés, tendrá un ocupante peruano? Nadie lo puede predecir. Parece que los tres millones setecientos mil francos, precio de venta, no son pagados aún y el Ministerio de Finanzas se opone al equipamiento"[82].

En Chile, el tema del *Dupuy de Lome*, indudablemente fue muy comentado, los diversos medios de información, se encargaron de darle a la noticia proyecciones muy exageradas en unos casos y en otros se adentraban en análisis que incluían toda una gama de disquisiciones de tipo político. El caso de diario *El Mercurio* de Valparaíso, nos pinta claramente el interés que suscitaba todo lo relacionado con nuestra Marina. Con fecha 30 de diciembre de 1912 trató extensamente este tema en un artículo titulado: *Asuntos Navales del Perú*, cuyos subtítulos eran: El *Dupuy de Lome* y la resolución del Congreso. Los Sumergibles. El Puerto Militar de Chilca. Errores sobre errores. Esfuerzo financiero imposible. Transcribiremos en este caso solo la parte correspondiente al tema del Dupuy de Lome, que dice:

"Las informaciones recogidas en Lima y Callao, nos permiten decir que el problema de la defensa marítima del Perú, no sólo está muy lejos de su solución definitiva, sino que en esto como en política, reina una completa anarquía de opiniones y pareceres. En la semana próxima pasada, el Congreso antes de clausurar su segundo periodo extraordinario, después de una larga sesión secreta, resolvió que una comisión técnica se pronunciara previamente sobre la posibilidad de cambiarle al *Comandante Aguirre* su artillería, en la inteligencia de que si no era favorable su informe, se anularía el contrato de adquisición. La Comisión que ya fue nombrada no tardará mucho en hacerse oír, pues tiene un plazo fatal para su cometido. Pero cualquiera que sea la capacidad técnica de los designados que se nos antoja suponer sea la más sobresaliente posible, estamos en situación de declarar que el resultado de sus trabajos y estudios está señalado de antemano. En efecto, ella no podrá variar en lo más mínimo en lo que todos

sabemos y también en todas partes se conoce, es decir "que el tipo de construcción al que pertenece el Dupuy de *Lome* es deficiente y defectuoso en grado máximo, no representando su artillería sino parte insignificante y ridícula en la ecuación de su desplazamiento.

Este buque ahora como cuando salió de astilleros, no fue calculado para montar más de 10 piezas de 120 mm, imponiéndose desde el primer momento la necesidad de reducir el calibre usado por los franceses. El mismo día que fue lanzado quedó al descubierto su grave defecto de la sobrecarga, pues la coraza quedaba perdida bajo el agua en forma y cantidad alarmante. Y la revisión de los cálculos demostró ser necesario para subsanar error de tan graves consecuencias, quitarle toda su artillería y todas sus municiones (¡!).Sin temor pues, de ser desmentidos, podemos sentar que este Crucero-Acorazado veterano de 23 años, que ofrece un blanco de la clase mastodonte, que no admite composturas ni reparaciones, ni reformas aceptables es un fierro viejo que en nada aumentará el escaso valor actual de la flota del Perú.

No es por consiguiente de extrañarse que cada vez aumenta el número de los que desean la nulidad del contrato, lo que es tanto más fácil, cuanto que, según se nos informó aun no se paga una sola cuota del precio estipulado"[83].

Lo cierto es que todos estos factores influyeron en el ánimo del nuevo gobierno del presidente Billinghurst, que sumado a la penosa situación económica decidieron la cancelación de los pagos, y por otro lado, el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, vino a aliviar el compromiso con el gobierno francés. La misión naval a cargo del capitán de navío Ernesto de Mora devolvió el buque en octubre de 1914 al Gobernador Marítimo del puerto de Lorient, y su dotación retornó al Callao a bordo del vapor *Urubamba*.

La reactivación del D*upuy de Lome* fue descartada, entre otras razones porque la munición que utilizaba su artillería ya no se fabricaba, permaneciendo como pontón hasta enero de 1917, pero recién en 1919 fue vendido a la empresa naviera belga Lloyd Royal Belge de Anvers, la que lo convirtió en carguero mercante con el nombre de *Peruvier*. Su único y último viaje como carguero, fue de Cardiff hacia Río de Janeiro, transportando una carga de carbón de Gales. El buque tuvo tantos problemas que los armadores determinaron sea remolcado hasta Anvers-Bélgica, donde permaneció dos años en el olvido. Vendido como chatarra a Holanda, fue desguazado en Flessingen en marzo de 1923[84].

2.- EL CRUCERO DOGALI

El 7 de mayo de 1907 fondeó en la bahía del Callao procedente del sur, el crucero de la Real Marina Italiana *Dogali,* el cual hacía un año se

encontraba en estación en el Pacífico. Esta nave había sido construida para la marina griega por la Casa Armstrong, Mitchell & Co. Entre 1885 y 1887, y el gobierno italiano la adquirió antes que fuera entregada al estado griego[85].

El *Dogali* tenía las siguientes características:

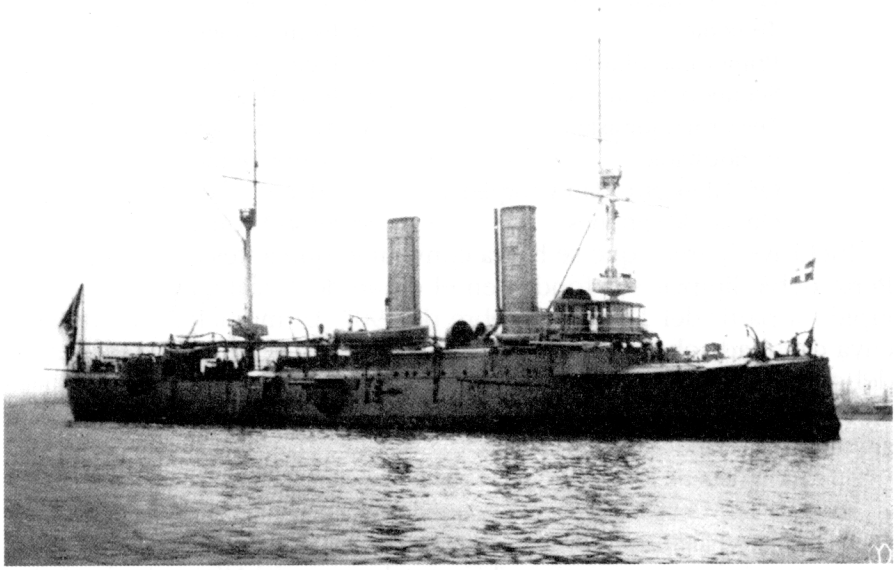
Desplazamiento	:	2 088 t
Casco	:	acero
Eslora	:	76,3 m
Manga	:	11,3 m
Puntal	:	4,9 m
Artillería	:	6 cañones de 15 cm
		9 de 57 mm
		2 de 37 mm
		2 ametralladoras
		2 tubos lanza torpedos

Tenía una cubierta protegida alcanzando un espesor de 6 cm 35 sobre el departamento de máquinas. La plana mayor estaba compuesta por trece oficiales, y la tripulación constaba de 232 hombres.

No se ha encontraba información oficial sobre las negociaciones que efectuó el gobierno peruano para la adquisición de este crucero. Solo se han ubicado informaciones periodísticas de la época y algunas de ellas se contradicen, pero lo cierto es que hubo intención por parte del Perú de adquirir esta nave y las razones de por qué no se llegó a concretar esa compra, aún no están muy claras. Se cree que a último momento el gobierno italiano subió el precio muy por encima de lo ofertado por el gobierno peruano, razón por la cual no se llevó a cabo la transferencia.

Se decía que el gobierno del presidente Pardo dio todo su apoyo para que se efectuara esta compra. Las negociaciones se llevaron a cabo a través de la Casa Comercial Piaggio de Lima y la primera oferta por parte del gobierno peruano fue de 10 000 libras esterlinas más el pago del pasaje de regreso a Europa de su tripulación, ascendiendo finalmente el pago a 400 000 francos (16 000 libras). Se llegó inclusive a proponer se le denominase *Callao*. Se estipuló que parte de su tripulación italiana se quedaría a bordo al servicio del Perú mediante un contrato especial[86].

Las tratativas de compra avanzaron lo suficiente para que se comentase que para comandar esta nave había dos candidatos: el comandante del *Iquitos*, capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres y el comandante del crucero *Lima,* capitán de navío José Ernesto de Mora. Asimismo, se llegó a dar una relación del personal de oficiales y tripulación italiana que había sido contratada:



El crucero *Dogali*, de la Real Marina Italiana, en el Callao en mayo de 1907. El gobierno del presidente José Pardo tuvo la intención de adquirirlo. Las razones de por qué no se llegó a concretar la compra no están aún muy claras. (Reproducida de *Prisma*, Año III, N° 57, Lima, 21 de setiembre de 1907).

Jefe de Ingenieros	:	Sr. C. Turcio
Teniente	:	Sr. Pietro Toriggiano
Primer maquinista	:	Sr. Pietro Marotta
Segundo maquinista	:	Sr. José Abate
Tercer maquinista	:	Sr. Aldo Mazochi
Condestable	:	Sr. Scarpi Domenico
Oficial electricidad y torpedos	:	Sr. Eduardo Steve
Oficial de cañones	:	Sr. Ettori Vecari

Inclusive, parece que se había convenido que antes de su entrega al Perú, debía limpiar sus fondos en el dique de Talcahuano en un viaje rápido a partir del 12 de setiembre de 1907. La munición de artillería, cuya cantidad sobrepasaba las veinte toneladas, sería entregada dentro del convenio de pago.

El martes 17 de setiembre, *El Comercio*, en primera plana publicó la siguiente información:

> "La noticia de la compra del *Dogali* era cierta. El precio ofrecido por la nave de Lp. 14,000. Virtualmente quedó hecho el negocio; pero como era natural, se hallaba sujeto a la aprobación del Gobierno italiano, y según nuestros informes, ayer se recibió un telegrama del Ministerio de Marina de Roma, manifestando que no estaba dispuesto a perfeccionar la venta por menos de Lp. 18,000.
>
> Este es el estado del negocio y seria realmente sensible que por una diferencia de Lp. 4,000, viéramos alejarse definitivamente de las aguas del Perú, un buque de guerra capaz de prestar aun útiles servicios pues se halla en buenas condiciones de uso y que costó más de un millón y medio de soles cuando fue construido"[87].

En otra información periodística se decía que en el vapor *Chile* se habían embarcado con destino a Italia vía Panamá, dos oficiales y 27 marineros del *Dogali* puesto que en breve pasaría a formar parte de la Escuadra Nacional. Los demás tripulantes viajarían en los próximos vapores que iban a Panamá.

Pero lo cierto es que la compra no se concretó y el *Dogali* dejó las aguas del Callao y se convirtió en una buena intención y en una parte de nuestra historia.

F. LOS SUMERGIBLES FERRÉ *Y* PALACIOS

En los inicios del siglo XX, el Perú se hallaba en proceso de definición de fronteras con sus países vecinos, por lo que el primer gobierno de Augusto B. Leguía, atendiendo a la agresiva política internacional de Chile, Colombia y Ecuador, trató de mejorar la situación de las Fuerzas Armadas. La situación económica y financiera peruana era desesperante, llevando al Gobierno a suscribir empréstitos con diversas entidades

financieras. Estos préstamos tuvieron destino diferente, pero una parte se dedicó a los gastos de defensa[88].

En 1906, la Marina peruana tenía suma preocupación en rehacer su flota de superficie, que se encontraba tan menguada a raíz de la Guerra del Pacífico. En Europa, principalmente en Francia, crecía cada vez más el interés por utilizar como una nueva arma a los sumergibles, que ya se habían experimentado con notable éxito.

Las construcciones cada vez más tecnificadas, hicieron que a finales del siglo XIX los sumergibles y los submarinos fueran una realidad como arma de ataque contra unidades de superficie. "La importancia siempre creciente de esta nueva arma se iba afirmando, no permitió desinteresarse de ella a las otras naciones y fueron siguiendo el ejemplo de Francia, aun cuando no tuviesen la misma visión clarividente de la misión que el sumergible tendría en caso de guerra"[89].

Surge así una nueva era y una concepción diferente de la guerra en el mar que hace ver la importancia que tiene para las pequeñas naciones el poseer un número de potencialmente mortíferos medios de guerra no muy costosos, que entorpecerían la libertad de movimiento y perjudicarían el tráfico de la flota enemiga.

Durante la guerra con Chile, el Perú tuvo también algo que decir sobre la historia submarina, gracias a Federico Blume, un notable ingeniero de gran inventiva, especializado en ferrocarriles, a quien su afición al mar lo condujo a idear una nave submarina. Su primer intento de construir esta nave lo realizó en 1864 a raíz del conflicto con España. En esta oportunidad, mediante los apuntes y planos que tenía previamente preparados, construyó lo que podría llamarse un bote submarino, con una forma que se acercaba a lo que sería un sumergible.

Tenía las siguientes características: forma de huso, una hélice y una torrecilla con visores laterales y superior y que según su inventor podía navegar a unos diez metros de profundidad. Presentó el proyecto al entonces presidente, general Pezet quien no quedó muy convencido, aunque Blume le ofreció hundir toda la flota española, y lo dio a estudiar a una comisión de ingenieros, pero los avatares políticos de esa época dejaron en nada el proyecto.

Dos años después –en 1866– en Chile, el ingeniero alemán Carlos Flach, construyó en Valparaíso una nave de tipo submarino equipado con un pequeño cañón rayado para lucha en superficie y un mortero submarino –decía–, para lucha en inmersión. Después de haber efectuado dos pruebas con cierto éxito, a fines de abril de 1866, Flach con su hijo Heinrich de 15 años y diez hombres más, se propuso hacer otro ensayo. Iniciada la prueba decisiva, procedieron a inmersión, pero el pequeño submarino estaba excesivamente sobrecargado y descen-

dió rápidamente, fuera de control y clavándose "de nariz" en la gruesa capa de fango del fondo marino, se enterró en ella, pereciendo así toda la dotación[90].

El segundo intento de Blume en el Perú, se llevó a cabo durante la guerra con Chile en 1879 cuando era consignatario del ferrocarril Paita a Piura. Después de probarlo en un modelo, se lanzó a construirlo en los talleres del ferrocarril. La nave tenía forma de un bote de más o menos 15 m de eslora y dos metros de diámetro, colocándole como refuerzos cuadernas cada metro, a fin de prevenir cualquier accidente debido a la presión que soportaría. Incluía una hélice movida por sistema manual, de dos metros de largo, cuya operación la efectuarían ocho hombres.

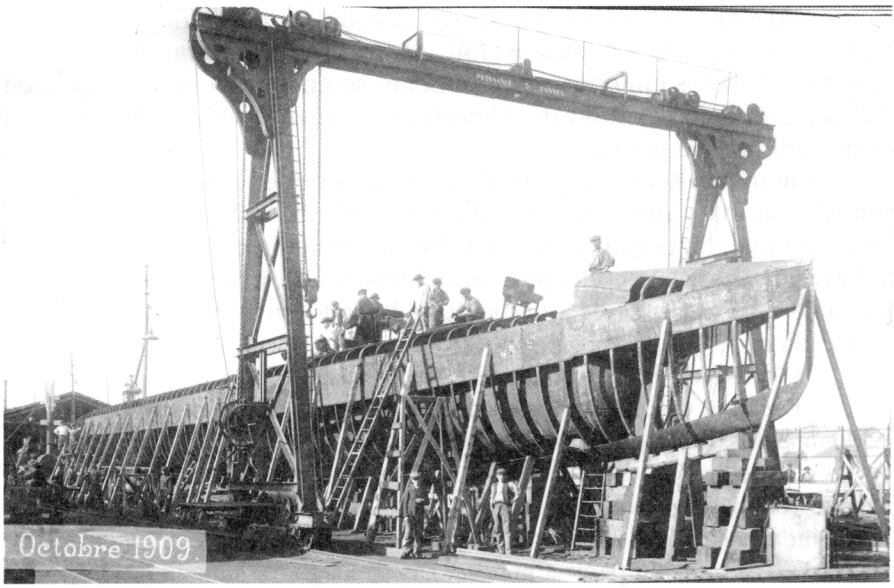
Tenía también una bomba de desplazamiento variable, mediante un émbolo central de gran dimensión que admitía o expulsaba agua en un cilindro, modificando así el volumen sumergido, permitiendo por este método la variación de profundidad del submarino. Estaba dotado de dos tubos que tenían la misión de admisión y escape de aire al submarino, valiéndose de un ventilador de aspas. Blume pensó que en el futuro eliminaría estos tubos y los reemplazaría por aire comprimido para la normal respiración de los tripulantes.

El 12 de octubre de 1879 fue lanzado finalmente en la rada de Paita; dos días después, Blume inició las pruebas de su invento, acompañado de cinco hombres, entre ellos uno de sus hijos y salió airoso de la prueba llegando a sumergirse hasta 12 brazas de profundidad. Estas inmersiones tuvieron como testigos al capitán de puerto, Joaquín Guerra y al subprefecto de la provincia, Miguel Manzanares, quienes emitieron sendos testimonios relativos a tales pruebas.

Blume, ya seguro de su invento, escribió una carta al presidente Prado, quien acogió la idea con beneplácito y acordaron desplazar el submarino al Callao, lo que se hizo efectivo en el transporte *Limeña*.

Desgraciadamente, a su arribo al Callao en 1880, la situación política tan inestable de suyo trajo como consecuencia un cambio de gobierno. Después de muchas penurias y avatares, Blume logró finalmente convencer al ministro de Guerra y Marina, general Mendiburu, el que a su vez interesó al presidente Piérola, asignándosele la cantidad de diez mil soles. Se iniciaron los trabajos en la factoría del tren, pero el tiempo fue su peor enemigo, ya que las fuerzas enemigas se encontraban a las puertas de la capital, teniendo que suspenderse los trabajos. Se dispuso que el submarino construido en Paita actuase contra las naves chilenas. Se programó la fecha de ataque, pero en este ínterin parece que hubo un escape de la información y los blindados chilenos *Cochrane* y *Blanco Encalada* salieron de la bahía en el momento oportuno.

Cuando se perdió la batalla de Miraflores, se ordenó que los buques



Construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* en los astilleros Schneider, Chalon-sur-Saône, Francia Año 1909. (Reproducida del Archivo Histórico de Marina).



Dotación del sumergible *Ferré,* con su comandante Tte. 1° Juan Althaus Dartnell y su segundo comandante Tte. 2° César A. Valdivieso C. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

que quedaban y el submarino fueran hundidos, perdiéndose la oportunidad de haberlo visto en acción. Al finalizar la guerra, el casco fue rescatado por los chilenos y actualmente se encuentra en el museo de Talcahuano bajo el rótulo de *Almadía explosiva*, donde se le conserva como reliquia de guerra[91].

Guilleux La Roerie, comandante francés perteneciente a la Academia de Marina y miembro por algún tiempo de la Misión Naval Francesa en Lima, hizo apreciaciones sobre la situación del Perú entre 1910 y 1912 que, por sus conceptos singulares, es de interés transcribir los párrafos más saltantes de su artículo publicado en la *Revista de Marina* y que dice:

> "A causa de la imprecisión de las fronteras, hubo muchas tensiones con Ecuador, Colombia y con Chile (...) En vista de la desproporción de los medios, no se podía considerar la lucha de tipo clásico, combate entre fuerzas de línea con el dominio del mar para el vencedor. Se podía esperar que renunciar a este dominio, no habría tenido consecuencias absolutamente catastróficas en la esfera puramente marítima: la realización de un verdadero bloqueo parecía penosa. Desde luego, de ningún modo podría buscarse un combate entre escuadras (...) En esos tiempos, cuando se hablaba de oponerse a un desembarco el eco respondía: "flotillas", en 1890 decía: "torpederas" y en 1912 decía: "submarinos"[92].

Con el correr de los años la Marina, que ya había adquirido los cruceros Scouts *Grau* y *Bolognesi* y el cazatorpedero *Rodríguez*, se hallaba bajo la influencia de la Misión Naval Francesa. La doctrina de la guerra naval había venido variando desde la Guerra Franco-Prusiana, dando cada vez más importancia a las unidades como torpederos y luego a los sumergibles. La defensa de los puertos y los ataques en descubierta de una flota, eran así confiados a estas unidades, aprovechando su alta velocidad en superficie y su nula o casi nula obra muerta. Fue por tales razones que desde las páginas de la *Revista de Marina*, un oficial, con el seudónimo de *Armand Lufeau,* inició una solitaria campaña para elaborar un programa naval que comprendiera, no solo la adquisición de buques, sino también la construcción de un puerto militar, dique, factoría, depósitos y varadero para torpederos[93].

Para entonces, se había iniciado una segunda gran colecta nacional, esta vez para adquirir un buque escuela a vela. La propuesta había partido de la Sociedad Artesanos de Mollendo, a iniciativa del señor Koster, y fue presentada a Pro-Marina por el Ing. Elmore[94]. Las voces en contra de la idea del velero se dejaron sentir tanto dentro como fuera de Pro-Marina. Finalmente, a pedido de la referida asociación, se sometió el asunto a una comisión conformada por tres jefes navales: Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Ricardo Pimentel. Esta

comisión emitió dictamen en marzo de 1910, recomendando emplear los fondos recaudados en un sumergible, única manera de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo o al menos disuadiendo su aproximación a nuestro puertos[95].

Lo propuesto por la comisión fue favorablemente acogido tanto por la oficialidad como por Pro-Marina. Muchos oficiales que habían sido enviados en comisión de estudios a marinas de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, España y Argentina, habían venido con nuevas ideas, plenos de entusiasmo y con grandes deseos de introducir otros conceptos estratégicos y doctrinas para el mejor uso de los medios disponibles en nuestra marina.

Fue así como se gestó la idea de adquirir una flotilla de submarinos o sumergibles acorde con las nuevas técnicas en su empleo táctico. Se hicieron planes y se escribieron muchos artículos: "Los viejos moldes y estrategias navales, caducaron a la aparición del sumergible, por lo tanto que sea el sumergible, la base para una nueva orientación para la marina, que sean las nuevas armas, los torpedos, las minas y los hidroaviones, las que hagan revivir el espíritu de los indomables marinos que fueron otrora gloria y orgullo nuestro y ejemplo venerado de todos"[96].

Teniendo en cuenta además que entre 1907 a 1913 las relaciones con los países limítrofes llegaron a sus puntos más críticos, es que hicieron ver la necesidad de contar con una marina acorde a la situación del momento en que se vivía. El Gobierno aprobó la compra y, sin previa consulta a las Cámaras Legislativas, se decidió la adquisición de dos sumergibles franceses, del modelo preparado por Máxime Laubeuf para la Casa Schneider, quien decía: "Que el mayor timbre de gloria del sumergible consiste en haber sido proclamado como el arma del débil y del pobre"[97].

Laubeuf fue variando poco a poco sus diseños, suprimiendo todo aquello que pudiera implicar resistencia hidrodinámica, considerando innecesaria, entre otras cosas, la presencia del llamado "Kiosko", superestructura que cumplía las funciones que hoy tiene la torre de un submarino. Pronto vendió submarinos a Inglaterra, Grecia, Japón, Turquía y Rumania. El modelo que vendió al Perú a principios de 1910, solo pudo variarse cuando ya estaba en construcción[98].

Influenció pues, en la adquisición de estos sumergibles, las corrientes que venían del extranjero, en el sentido de haber encontrado en ellos un arma con un poder ofensivo insospechado, puesto que era casi imposible –en esa época– detectar un sumergible en inmersión.

> "Lo cierto es que los sumergibles contratados por el Perú, tenían 46,25 m. de eslora, 4,5 m. de manga, 2,7 m. de puntal, 290 toneladas de desplazamiento en superficie y 435 toneladas de desplazamiento en inmersión.

Su doble casco contaba con cinco compartimentos estancos: equipaje, acumuladores eléctricos, puesto de oficiales y puesto central, motores a petróleo, motores eléctricos y alojamiento de oficiales de mar.

Su armamento principal lo constituían ocho torpedos Schneider... La propulsión en inmersión estaba dada por dos motores eléctricos de 180 HP cada uno, alimentados por dos tanques de baterías eléctricas de 96 elementos cada una. Para navegar en superficie tenían dos motores diesel modificados por Sabatte y construidos por Creusot, con 360 HP cada uno. Debían alcanzar ochos nudos de inmersión y 12,79 en superficie. Sus tanques de petróleo podían almacenar 10 640 litros permitiendo un radio de acción en superficie de 1 225 millas a 10 nudos y un alcance máximo de 1 790 millas a 8 nudos. En inmersión podían navegar 96 millas a cuatro nudos. Su máxima profundidad de inmersión era 30 metros"[99].

Podía esta nave navegar en superficie a una velocidad considerable hasta las cercanías del blanco, y luego sumergirse y seguir navegando hasta alcanzar la distancia conveniente para lanzar el torpedo dirigido a su blanco que, irremediablemente, en el mayor de los casos sería hundido. A esta táctica –se decía– que "respondía infinitamente mejor el sumergible francés, en el cual, se habían preocupado sobre todo de sus cualidades marineras en superficie", según expresión del comandante La Roerie, experto en este tipo de naves.

Para la navegación en superficie y carga de acumuladores, estaban dotados de dos motores a petróleo de combustión interna Diessel de 360 HP. cada uno. La capacidad de los tanques de petróleo era de 10 640 litros.

Navegando en inmersión empleaban dos motores dobles eléctricos de 8 polos y de 180 HP. cada uno. Se empleaban como dinamos para la carga de las baterías de acumuladores, arrastrados por los motores a petróleo. En estas condiciones podían atender todos los servicios eléctricos del barco. Dos baterías eléctricas, con un total de 192 elementos, suministraban la energía necesaria para la marcha en inmersión y para todos los demás servicios eléctricos. Una batería de 32 botellas con 1 187 litros de capacidad, incluyendo dos botellas de purga y un reservorio central, que hacía oficio de regulador, almacenando el aire comprimido necesario para los servicios de torpedos, seguridad del buque y auxiliares.

El casco de los sumergibles, tipo S.C. era doble. El exterior era mucho más delgado que el interior, al que rodea por completo; en este tipo, los espesores variaban entre 5 y 12 mm para el exterior y entre 10 y 25 mm para el interior.

El material empleado en la construcción del casco interior fue el acero; estaba calculado para soportar una presión de tres atmósferas y correspondía, aproximadamente, a la profundidad de treinta metros,

en donde sufría deformaciones de 1 a 2,5 mm, que cesaban apenas dejaba de estar sometida a ellas.

Los 16 tanques de lastre estaban comprendidos entre los dos cascos y limitados por las cuadernas, que les servían de mamparos estancos, distribuidos 7 por banda, uno en proa y otro en popa. Estos tanques se utilizaban para la inmersión al ser inundados, para que así el sumergible pudiese efectuar las operaciones propias de esta clase de naves.

Para el servicio de aire comprimido se contaba con una compresora del tipo Elwell, vertical y de doble efecto, con una capacidad de 309 litros por hora y con un sistema de refrigeración especial para evitar altas temperaturas durante la carga.

Cada motor eléctrico principal de propulsión se componía de dos motores idénticos, con sus inducidos montados sobre un mismo eje hueco.

Los motores a petróleo principales usados para propulsión en superficie, eran de combustión interna, y se usaba kerosene por ser de menor costo. Era del tipo Diesel modificado por el ingeniero francés Sabatte y construidos en los talleres de Creusot (Francia).

Estaban provistos de dos periscopios que diferían solo por sus dimensiones: el de proa, situado en el compartimiento de oficiales, tenía un diámetro de 100 mm y una longitud de 4.75 m, y el de popa, situado en el compartimiento central, tenia 140 mm de diámetro y 5,25 de longitud. El movimiento vertical se obtenía por medio de tornos.

Para mantener la inmersión y cambiar de profundidad, estaban provistos de tres timones horizontales: uno a proa, otro al centro y el tercero a popa, compuesto cada uno de dos palas montadas sobre una mecha o eje que atravesaba el buque de banda a banda.

Los aparatos lanza torpedos empleados en ese tipo de buques eran los conocidos con el nombre de "canastas". Era del tipo de "Smulders" y en numero de cuatro, distribuidos dos a proa y dos a popa, entre la superestructura y a ambos lados del eje longitudinal, del cual divergen dos grados.

Por qué se adquirieron "sumergibles" y no "submarinos", que es el vocablo con que hoy en día se conoce a este tipo de naves; podemos decir que la razón fue que en los comienzos del 900 el ingeniero francés Laubeuf, clasificó su barco submarino como un "sumergible", pues sus formas y su modo de construcción diferían del "submarino". La diferencia fue dada básicamente por la construcción de naves de un casco unido o de doble casco, como se describe a continuación:

El submarino era un barco cuyas formas asemejaban a las de un torpedo; su sección era más o menos un huso y constaba de un casco único; por lo tanto, los tanques de lastre que se utilizaban para anular la reserva de flotabilidad positiva del buque, permitiéndole entrar en

inmersión, se encontraban en su interior, siendo la reserva de flotabilidad del 10% al 12% del tonelaje total. En cambio, el sumergible era un barco de casco doble, dentro de los cuales se encontraban los tanques de lastre, dando por lo tanto, mayor capacidad de reserva de flotabilidad positiva, que era del orden del 30%. Su forma también era semejante a la de un torpedo. En la actualidad, todas las naves capaces de navegar en inmersión reciben el nombre genérico de submarino.

El 27 de mayo de 1910, por resolución suprema se nombró una comisión especial para la vigilancia y recepción de las construcciones navales que se habían mandado hacer en Europa, la cual sería compuesta por un jefe y un oficial de Marina. Los oficiales que componían esta comisión serían considerados como embarcados y disfrutarían de doble haber de su clase[100]. El capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el teniente primero Juan Althaus, fueron los oficiales nombrados para viajar a Francia en la indicada comisión; zarparon rumbo a Europa el 6 de junio a bordo del vapor *Chile*[101]. Arribaron a Francia y entraron en ejercicio de sus funciones en los astilleros Schneider el 11 de julio[102]. Otros integrantes de la comisión fueron el capitán de corbeta ingeniero Edilberto Perales, que llegó en octubre de 1910; el capitán de corbeta José R. Gálvez, el 3 de enero de 1911, y el teniente segundo César Valdivieso Castro, nombrado en marzo de 1911; y el teniente segundo Enrique Monge, en octubre de ese año. Asimismo, se incorporaron a la Comisión cuatro ex alumnos del pensionado de maquinistas en Inglaterra, Adrián Gayoso, Carlos Fernández Dávila, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda[103].

Se contó con la valiosa ayuda del teniente de navío en retiro H. Care, que trabajaba para la casa Schneider. Tenía amplia experiencia en inmersiones, pues había efectuado unas mil doscientas y su ayuda fue muy importante en la contratación del personal que conformaría la dotación inicial y a la que serviría como instructor[104].

El contrato para la construcción de los sumergibles tipo S.C.1 entre el gobierno peruano a través de su embajada de París, conjuntamente con la comisión a cargo del contralmirante Villavisencio y la Empresa Schneider Chalon Sur Soane, se firmó en el mes de mayo de 1910, dando inicio esta empresa a la construcción de los sumergibles, comunicándose el 7 de setiembre de 1910 a los comisionados, que el Gobierno peruano había determinado se denominasen *Teniente Aguirre,* el S.C.1, y *Teniente Palacios* el S.C.2. A principios de 1912, cuando el Perú decidió la compra del acorazado *Dupuy de Lome*, le asignó el nombre de *Comandante Aguirre*, por lo que el sumergible, pasó a denominarse *Ferré.*

Se estima que el costo de cada uno de ellos fue de Lp. 60 000, se-

gún información aparecida en *Peru Today*, pero no se ha encontrado ninguna fuente oficial al respecto.

En enero de 1911, las baterías del *Ferré* recibieron su carga inicial y en abril se hizo lo propio con el *Palacios*. Ambos lanzamientos, cada uno en su momento, ocurrieron en el río Saona. Ambos sumergibles fueron transportados en barcazas hasta la desembocadura del río Ródano para pasar a la caleta de Saint Mandrier en la rada de Tolón, en cuyo lugar la casa Schneider tenía una estación para submarinos y prueba de torpedos. Con sus baterías listas y cargadas, dieron comienzo a sus primeras pruebas en la rada del puerto de Tolón, en la que realizaron inmersiones a diferentes profundidades, una de las cuales tuvo una duración de seis horas. Durante estas pruebas, estuvieron presentes los oficiales y personal subalterno peruanos que debían conformar la dotación de estas unidades.

La construcción y entrega de estos sumergibles tuvo una demora mayor de la estipulada, parecería que la construcción de un tercer sumergible para la marina griega influyó en este caso. Pero este tiempo fue aprovechado por los oficiales peruanos, pues tuvieron la oportunidad de practicar en sumergibles de la Armada Francesa[105].

La dotación de un sumergible tipo S.C. *Ferré* o *Palacios*, estaba compuesta de 18 hombres de la siguiente forma: un comandante, un segundo comandante, cinco electricistas de diferentes grados, cinco torpedistas de diferentes grados, cinco mecánicos y un timonel[106].

Uno de los problemas que iban unidos a la construcción de submarinos, era cómo entregarlos a los clientes de ultramar. En el caso de los sumergibles peruanos, se pensó en remolcarlos hasta el Callao, sin embargo la Compañía Schneider pensó que la mejor manera de entregar los sumergibles era construir un buque-dique que pudiera transportarlos sin el peligro que significaría el llevarlos a remolque a grandes distancias. Los miembros de la comisión peruana insistieron en la opción del buque-dique, insinuando la posibilidad de comprar el buque con el propósito de convertirlo en estación de sumergible[107]. Así, en diciembre de 1910, la casa Schneider puso manos a la obra y construyó, en sus astilleros de la Gironda, su primer buque porta- sumergibles al que puso el significativo nombre de *Kangourou*.

Siendo esta su primera experiencia, cuando este buque arribó a Tolón el 12 de junio de 1912, para recibir a su bordo al sumergible, las maniobras para efectuarlas demoraron cerca de un mes, pues tuvieron que hacer algunos cambios de acuerdo a la práctica del embarque. Terminada esa maniobra, y una vez asegurado perfectamente el *Ferré*, zarpó de Tolón el 26 de julio de 1912 con destino al Callao. Su primera escala para proveerse de víveres frescos y agua la hizo en la isla de Cabo Verde el 10 de agosto. Su segunda escala por las mismas razones

la efectuó en Buenos Aires, donde arribó el 16 de septiembre. Al dejar Buenos Aires y entrar a los canales magallánicos soportó un fuerte temporal, tan común en esas zonas, saliendo luego al Pacífico, y enrumbando al Callao, puerto al que arribó el 19 de octubre. Fue recibido calurosamente y causando una gran curiosidad el *Kangourou* pues era la primera vez que llegaba a ese puerto un buque de esta naturaleza.

El día 20 se dio inicio a los trabajos para la faena de descarga del sumergible, que consistió en desarmar la proa del *Kangourou* desentornillando 15 000 pernos. El día 26, se terminó este trabajo y además se desembarcaron las cabezas de torpedos, explosivos y accesorios del *Ferré*. Los explosivos fueron de inmediato trasladados a la isla San Lorenzo.

A las 1:50 hrs. del 29 se inicio el remolque del *Kangourou* hacia la zona denominada "puerto chico"; esta operación estuvo a cargo del técnico de compañía Mr. Ahrein. Numeroso público circundaba el puerto. A las 2:30 llegó el ministro de Guerra y Marina acompañado de numerosas personalidades. A esa misma hora, las bombas del *Kangourou* comenzaron a funcionar para llenar los tanques de flotación del buque, a fin de ir perdiendo flotabilidad, hasta que el compartimiento donde estaba el sumergible quedó inundado y comenzó a flotar, dando en ese momento la señal de extraerlo del buque-dique. Una vez apareció a proa del *Ferré*, el gentío prorrumpió en aplausos y vivas al Perú.

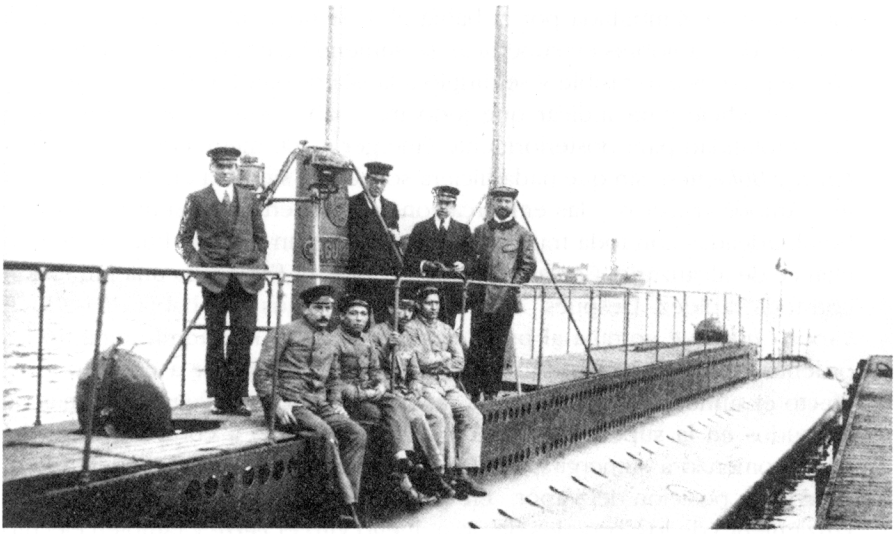
El *Ferré* con el pabellón desplegado, el personal con ropa del día y en puesto de maniobra salió del buque madrina con sus propias máquinas, navegó en la bahía y luego fondeó entre el crucero *Grau* y el *Lima*. Gran cantidad de embarcaciones siguió a la flamante unidad que así se incorporaba a la Escuadra. El ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela, acompañado del comandante de la Milicias Navales y capitán de Puerto y altos oficiales de Marina, encabezó la comitiva de recepcion[108].

> "La Nación ha rendido un homenaje de gratitud a Diego Ferré, –decía un artículo de *El Comercio*– dándole su nombre al sumergible que acaba de incorporarse a la naciente Armada Nacional y que esta unidad que lleva el nombre de *Ferré*, sea símbolo de gloria para nuestra amada patria"[109].

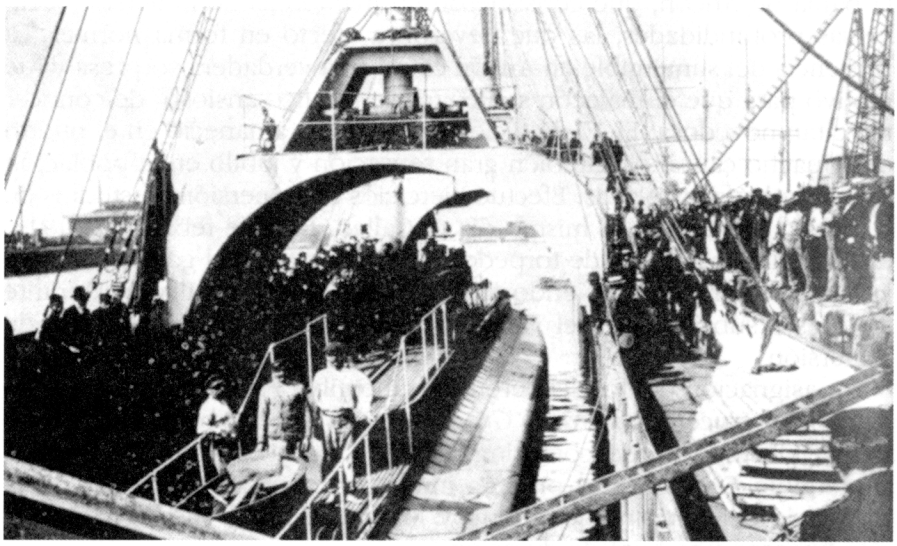
La primera dotación del sumergible *Ferré* fue la siguiente:

Comandante	Teniente primero Juan Althaus Dartnell[110]
2do.Comandante	Teniente segundo César A. Valdivieso C.
1er Electricista	Guillermo Diéguez
Mecánico	Ángel Tellería Gandolfo
Mecánico	Henry Nicolás (francés)
Mecánico torpedista	Aurelio García
Torpedista	Ernesto Alzamora

"El nuevo submarino encontró las aguas del Pacífico a su gusto, y se



Oficiales y tripulantes del *Ferré* durante las pruebas del sumergible en la rada de Vignettes. (Reproducida de *Variedades*, Año VIII, N° 212, Lima, 23 de marzo de 1912).



El acto de lanzamiento del sumergible *Palacios* desde el *Kangourou* en el Callao el lunes 5 de noviembre de 1913. (Reproducida de *Variedades*, Año IX, N° 297, Lima, 8 de noviembre de 1913).

dio una gran zambullida por la bahía el 4 de noviembre. Después de un número de maniobras en superficie, se sumergió hasta que sólo el periscopio de proa estuvo visible y se dirigió a la isla de San Lorenzo emergiendo a la superficie para indicar que todo marchaba bien, luego desapareció en su totalidad para posteriormente emerger a 100 metros de los cruceros *Grau y Bolognesi*, sin que nada hiciera sospechar siquiera en que dirección iba. Ambos cruceros y las embarcaciones del puerto hubieran podido ser bombardeadas con toda tranquilidad antes que un disparo hubiera tenido chance de alcanzarlo. Cerca del dique flotante, el *Ferré* hizo una inmersión con toda rapidez. Después el comandante Althaus que había divisado al vapor *Chile* que entraba al puerto procedente de Guayaquil, impartió las órdenes para que todos estuvieran listos a fin de atacar a ese vapor. Al efecto el sumergible desarrolló su máxima velocidad navegando a más de 12 nudos en la superficie. Cuando el *Ferré* estuvo a corta distancia del *Chile* comenzó a sumergirse hasta que el periscopio pudiera orientarlo al tope de la posición del vapor. En ese momento se practicó el ejercicio de lanzamiento de los torpedos de proa, luego viró el *Ferré* y también ejecutó el mismo ejercicio con los torpedos de popa. El resultado de la maniobra de ayer ha sido magnífico, pues se ha comprobado la pericia del comandante Althaus y del segundo teniente Valdivieso"[111].

El 7 de diciembre de 1912, el contralmirante Gárezon, jefe de las Milicias Navales, asistió a los ejercicios que llevó a cabo el *Ferré* en la bahía de Ancón, que consistieron en maniobras de inmersión a diversas profundidades, las que llevaron a efecto en forma normal. La presencia del sumergible en Ancón causó una verdadera sorpresa y fue motivo para que el malecón se llenara de público ansioso de conocer nave tan novedosa. El 17 de diciembre el *Ferré* amaneció en el puerto de Huacho causando también gran sensación y júbilo en la población que se volcó a las playas. Efectuó ejercicios de inmersión y estudios de la bahía, regresando el mismo día al Callao. El 6 de febrero de 1913, el *Ferré* hizo ejercicios de torpedos sobre un blanco al garete cerca de la isla San Lorenzo, habiendo sido satisfactorio su resultado. Durante los meses subsiguientes el *Ferré* continuó sus prácticas semanales de inmersión.

La asignación del fondeadero del sumergible *Ferré* se dispuso fuera cercana al crucero *Almirante Grau,* a fin de que recibiera este último fuerza eléctrica y aire comprimido. El 13 de noviembre de 1912 el sumergible *Ferré* hizo su primera inmersión oficial, que contó con la presencia del ministro de Guerra y Marina, general Varela, ejercicios que tuvieron una hora de duración.

Con fecha 12 de diciembre de 1912, la Dirección de Marina comunicó a los tenientes Althaus y Valdivieso que se habían recibido documentos enviados de Francia en que se acreditaba haber sido condeco-

rados con las "Palmas Académicas" por el Gobierno de esa Nación.

Para no regresar en lastre, el *Kangourou*, a través de la agencia E. Ayulo y Cía. Zarpó a Tocopilla a cargar salitre, regresando a Francia donde se debería preparar para traer al sumergible *Palacios*.

En agosto de 1913 el *Palacios*, terminadas sus pruebas de astillero fue embarcado a bordo del *Kangourou;* esta vez con mayor experiencia se hizo la maniobra en menor tiempo y se preparó para su largo viaje hasta el Callao. Su arribo a este puerto se produjo a mediados de octubre y el 5 de noviembre con buque-dique lastrado se le puso a flote y navegó en medio de la expectativa y júbilo del pueblo chalaco hasta su fondeadero asignado.

La primera dotación del sumergible *Palacios* la constituyeron:

Comandante	Capitán de corbeta José R. Gálvez Chipoco[112]
2do.Comandante	Tte. 1ro. Enrique Monge Medrano
1er. Ingeniero	David Maurer Von Hagen
3er. Ingeniero	Alfredo Rabines
2do. Electricista	Francisco Rosas Castro
2do. Electricista	Fortunato Gergich
Mecánico	Luis A. Suárez
Mecánico	Henry Guiol (francés)

El 6 de noviembre de 1913 el *Palacios* hizo su primera inmersión, tal como lo describe un comentario el diario *El Comercio:* "La inmersión se produjo con precauciones del caso pues se están observando y comprobando la estabilidad del barco. En los días subsiguientes, los ensayos serán de más amplitud".

El 11 noviembre, el corresponsal de *El Comercio* embarcado en el *Palacios* describía su primera experiencia a bordo así:

> "A las 2 y 20 de la tarde de ayer abandonó su fondeadero el *Palacios* que comanda el Sr. R. Gálvez y a las 2 y 45, a la popa del crucero *Bolognesi* comenzó la inmersión y luego ha navegado en profundidades de 7 a 18 metros, con una velocidad de 5 a 8 millas por hora. Después de dar la vuelta a la isla de San Lorenzo, apareció a la altura de la popa del *Bolognesi* dando un salto de "tonina" sumergiéndose inmediatamente a 7 metros de profundidad y luego da otro salto de "tonina" cerca de la popa del *Grau* y salió a la superficie a inmediaciones del crucero *Lima*. La inmersión duró 3 horas y 45 minutos con magnifico resultado. Hoy debe cargar sus acumuladores eléctricos con sus motores de petróleo"[113].

En el *Boletín de Guerra y Marina* correspondiente al mes de noviembre de 1913 se hizo el siguiente comentario refiriéndose al *Palacios*:

> "El buque fondea actualmente con la única ancla y cadena que tiene, haciéndose necesario proveerlo de otra con su respectiva cadena. El buque es dotado con el personal estrictamente necesario, que se ha puesto al corrientes de las maniobras que ejecuta. Las reparaciones indispensables en

el sumergible se harán en el crucero *Almirante Grau.*

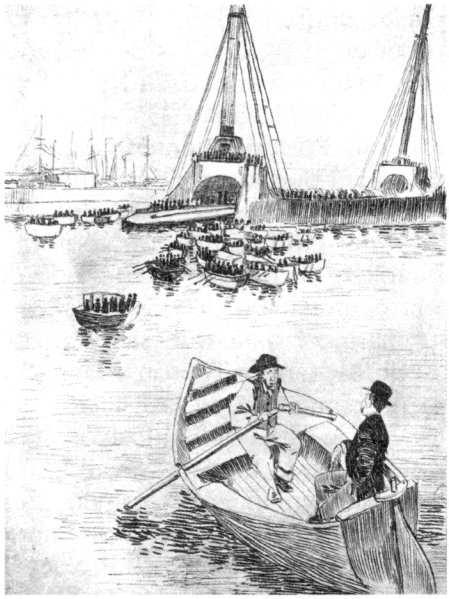
El buque dique *Kangourou* que trajo últimamente al sumergible *Palacios*, zarpó el día 21 con destino a Iquique para cargar salitre con destino a Europa".

El *Palacios,* que se encontraba haciendo ejercicios de inmersión en la bahía cuando salía el *Kangourou,* lo acompañó hasta la rada exterior y se cambiaron efusivos saludos entre el jefe del sumergible, comandante Gálvez y el capitán Bernard.

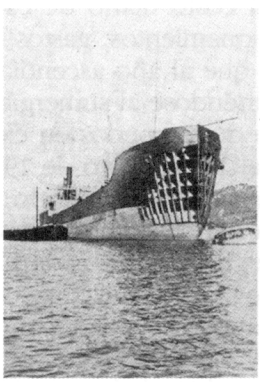
Ambos sumergibles llegaron de Francia con dotaciones reducidas, debiendo completarlas a los pocos días de su arribo al Callao, hasta alcanzar los veinte hombres de capitán a paje. En 1914 se aumentó la planta de oficiales con un teniente segundo, nombrando a Daniel Caballero Lastres para el *Palacios* y a Jorge Gutiérrez para el *Ferré*[114], ya que se habían instruido en el manejo de este tipo de unidades.

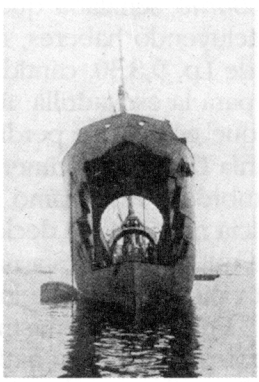
En octubre de 1913, el Congreso interpeló durante nueve días de sesión secreta, al ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela. Según el diputado Rafael Grau, la interpelación versó sobre la rescisión de la compra de submarinos adquiridos por el gobierno de Leguía en la Casa Electric Boat de EE.UU. Según Grau, los mismos barcos fueron luego comprados por la marina chilena, que los bautizó con los nombres de *Iquique* y *Arica.* En realidad, solo el *Iquique* se incorporó a la marina chilena, el *Arica* nunca llegó a Chile porque fue vendido a Cánada[115].

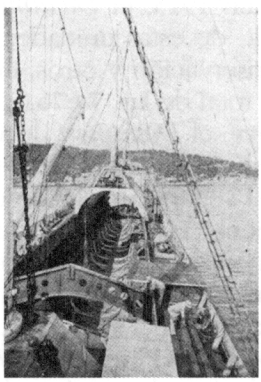
En 1914, en los planes de reconstrucción de la marina brasileña, junto a la adquisición de acorazados, figuraban también los sumergibles, para cuyo fin encargaron a los astilleros Fiat San Giorgio de la Spezia, la construcción de tres sumergibles diseñados por Laurenti, y que fueron los F1, F3, y F5 de 2450/305 toneladas, dos tubos de 450 mm y un buque de salvamento, el *Ceará*, terminado en 1916. En el sur, por el lado de Chile, se tomó conocimiento que había mandado construir en astilleros de Inglaterra dos grandes acorazados de 30 000 toneladas con diez cañones de 305 mm en cinco torres a crujía, llamados, sin ninguna duda, a ser los más poderosos de la época en Sudamérica. Pero al advenimiento de la Primera Guerra Mundial en 1914, el gobierno inglés los incautó alegando que los necesitaba para incrementar su flota de mar, incorporándolos, al primero denominado *Almirante Latorre* con el nombre HMS *Canada,* y el otro, el Almirante *Cochrane,* fue transformado en portaviones con el nombre de HMS *Eagle*[116] ¿A qué viene lo de los acorazados? Pues el gobierno inglés en 1917, a fin de compensar en parte la no entrega de los acorazados a Chile, su virtual aliado, con grandes intereses comerciales, otorgó como compensación cinco submarinos de tipo Holland que la Electric Boat de EE.UU., había construido en Canadá en colaboración con Gran Bretaña. Chile



El sumergible *Ferré* emerge del buque madrina *Kangourou* en la rada del Callao el 29 de octubre de 1912, como lo ilustró la revista *Variedades*. (Reproducida de *Variedades*, Año VIII, N° 244, Lima, 2 de noviembre de 1912).







Aspectos del interior del *Kangourou*, donde transportará los sumergibles. (Reproducida de *Variedades*, Año VIII, N° 232, Lima, 10 de agosto de 1912).

los aceptó de inmediato, adquiriendo por su parte un sexto submarino y los integró a su flota en 1918, con las designaciones de H1 al H6; posteriormente se les bautizó cono *Guacolda, Tegualda, Rucumilla, Guale, Quidora* y *Fresia*. Desplazaban 355/467 t. y montaban 4 tubos lanzatorpedos de 450 mm. Posteriormente Inglaterra en 1920, revendió el HMS *Canada* a Chile el que lo volvió a bautizar con el nombre de *Almirante Latorre*.

Después del arribo del *Palacios*, quedó conformada la Escuadrilla de Submarinos. El capitán de fragata Guette, jefe de la Misión Naval Francesa, propició la contratación de dos oficiales franceses que habían servido en submarinos, para que sirvieran de instructores, los alférez de navío Joseph Alexandre Theron y Luis Charles Guilleaux. El primero se desempeñó como jefe de la Estación de Sumergibles, del servicio de torpedos y de la Junta de Explosivos, hasta 1913, en que se hizo cargo de la dirección de la Escuela Naval[117].

Durante los meses subsiguientes los sumergibles *Ferré* y *Palacios* efectuaron con regularidad cuatro ejercicios de inmersión al mes. Tales prácticas fueron reguladas por manuales franceses que se habían traducido, y, otros que fueron elaborados por los oficiales de la dotación. Entre estos últimos merecen destacarse dos, que fueron preparados por el teniente Valdivieso, uno descriptivo y otro sobre las señales, para cuando los submarinos navegasen en inmersión y superficie. Este manual, que fue aprobado por decreto supremo[118] del 2 de enero de 1915, establecía diversas medidas de seguridad, fijando una zona de ejercicios en la rada del Callao, que comprendía el área delimitada por el farito del muelle de guerra, el cabezo norte de la isla San Lorenzo, el morro Solar y la isla del Frontón.

En 1915, el *Dictamen Borda* señalaba que el costo diario de cada una de estas unidades, incluyendo haberes, racionamientos, gastos de conservación y otros, era de Lp. 9,8,30, cantidad que al año ascendía a un total de Lp. 7 676,0,00 para la escuadrilla. Refiriéndose al sumergible *Ferré*, el *Dictamen* decía que este había perdido dos torpedos en ejercicios efectuados en la bahía Callao, el primero el 14 de mayo de 1914 y el segundo el 19 de octubre de ese mismo año. Además acotó lo siguiente: "Un deber de justicia nos impone declarar que la competencia y conocimiento del personal que sirve en esta nave, ha quedado completamente demostrado en el viaje de prueba e inmersiones realizadas con la comisión a su bordo..."[119] En marzo del mismo año entró a dique de la Compañía Peruana de Vapores para su carenado y pintado. En cuanto al *Palacios*, el mencionado dictamen anotaba que también había perdido un torpedo en la bahía del Callao el 12 de noviembre de 1914.

En octubre de 1915 el *Ferré* tuvo un accidente mientras efectuaba ejercicios de cambios de profundidad en la bahía del Callao; al tratar

de pasar por debajo del buque velero *Omega*, fallaron los motores eléctricos dando motivo a que no alcanzara la profundidad calculada en el momento del pase, ocasionando una fuerte colisión dando lugar a que las torrecillas, los periscopios y los barandales sufrieran graves torceduras. Gracias a la serenidad del comandante, teniente Valdivieso y a la disciplina de la tripulación, la nave se salvó. Al emerger solo pudieron salir por la escotilla de popa y fueron auxiliados de inmediato por el transporte *Chalaco*, que en esa ocasión actuaba como buque de resguardo del sumergible, pudiendo así retornar la nave a su fondeadero. En las investigaciones se determinó que el sumergible estaba emergiendo, por lo que se ordenó levantar periscopios, siendo estos los que más sufrieron. Se determinó la responsabilidad del comandante por penetrar en zonas no autorizadas para efectuar ejercicios, pasando a la disponibilidad por ello[120].

La resolución suprema del 19 noviembre 1915 aprobó el Reglamento de la Estación de Sumergibles. Asimismo, a través de la resolución suprema del 19 noviembre 1915, se normó el Reglamento de la Estación de Torpedos[121]. La resolución suprema del 1 de febrero de 1916 sancionó el reglamento de instrucción para la navegación submarina. Consideraba dicho reglamento que era necesario generalizar entre el personal de la Armada los conocimientos sobre la navegación submarina en su parte técnica y práctica.

En agosto de 1916, el comandante del *Palacios* informó al Estado Mayor sobre la urgente necesidad de cambiar las baterías, que por su tiempo de uso ponían en peligro la funcionalidad normal del sumergible.

En 1917, hubo síntomas de malestar entre algunos jefes de la Armada. El primero de los incidentes ocurrió en febrero de ese año. *El Comercio* había dado cuenta de la noticia de esta manera: "Renuncia.- Tenemos conocimiento de que los tenientes primeros señores Valdivieso y Monge han presentado su renuncia ante el Estado Mayor de las Comandancias de los sumergibles *Ferré* y *Palacios* con motivo de la resolución suprema que modifica la organización de la Estación de Sumergibles, que hemos publicado en nuestra anterior edición"[122].

En otro artículo publicado al día siguiente daba detalles de lo sucedido:

> "Lo que pasa con los sumergibles *Palacios* y *Ferré*.- Como circularon en la tarde de ayer ciertos rumores acerca de la actitud asumida por los comandantes de los sumergibles *Palacios* y *Ferré* a causa de la resolución suprema publicada por el jefe de Estado Mayor de Marina, en la Orden General del 6 de los corrientes, uno de nuestros cronistas buscó oportunidad de hablar con el Ministro de Guerra y Marina general don Benjamín Puente a fin de obtener datos fidedignos. El Ministro manifestó que efectivamente

los citados comandantes de los sumergibles, teniente César Valdivieso y teniente Enrique Monge, habían presentado renuncia de sus cargos. Pero que como esa renuncia envolviera en su fondo un desacato a la resolución suprema a la que nos referimos, creyó conveniente llamar a esos marinos a su despacho para amonestarlos. Como se sabe la resolución que ha motivado la protesta de los comandantes de los sumergibles, establece en hechos las medidas encaminadas al mismo fin, la de que periódicamente el Estado Mayor, previa autorización del Ministerio del Ramo designe a los oficiales que deben dotar a cada uno de los sumergibles y el Jefe de la Estación imparta las respectivas instrucciones... Parece que el pensamiento del Estado Mayor al proponer esta reforma así como el deseo del Gobierno al aprobarla, eran los de que todos los oficiales de nuestra Armada practicaran el manejo de esas naves y se hallaran expeditos por consiguiente para manejarlos haciéndose cargo de ellos cuando las necesidades del país así lo exijan.

Miradas así las cosas, juzgamos que no han tenido razón los jóvenes marinos que comandaban los sumergibles. No es aceptable en efecto que habiendo salido de la Escuela Naval numerosos oficiales de marina se hallen distribuidos todos ellos prestando sus servicios en los cruceros o en las diferentes dependencias de ese Ramo quedando solo para 2 ó 4 entre los numerosos competentes marinos de cuyo servicio puede disponer la Nación, el privilegio de conocer perfectamente por la práctica continuada el manejo de los sumergibles. Hay algo más todavía, la terrible contienda que conmueve hoy a las principales naciones de Europa ha servido para comprobar el valor efectiva de cada una de las armas que la ciencia inventara para facilitar la labor destructora de los hombres, y dentro de estas enseñanzas de la experiencia, está la que entre los elementos de la guerra naval, uno de los más eficaces es el buque submarino por la relativa impunidad de la que gozan esas naves. Nada de particular habría pues en que el Perú, en vista de los excelentes resultados que han dado en la práctica esas naves de guerra, decidiera a adquirir algunos más que vinieran a formar una pequeña flota submarina. Esto no lo podría hacer sin embargo, sino cuenta con un personal de marinos imbuidos en el manejo de los sumergibles, fin que no se conseguiría seguramente si solo dos o tres de sus actuales oficiales se hallaran en la posesión de la práctica indispensable.

Como se ve, no han estado en lo justo los dos únicos marinos que comandan los dos únicos sumergibles que hoy poseemos, al rebelarse contra una orden, cuyo objeto es el de extender a todos los oficiales de la Armada los conocimientos que ellos adquirieron en el extranjero, y asegurar así la capacidad del Perú para adquirir nuevas unidades de esa especie y disponer de ellas cuando los intereses de la Patria lo exijan"[123].

En octubre de ese mismo año, nuevamente los tenientes primeros Monge y Valdivieso, comandantes respectivamente de los sumergibles

Palacios y *Ferré*, renunciaron solicitando su cambio de colocación en vista de un decreto que consideraron lesivo para su dignidad profesional, y fueron llevados por este motivo al Cuartel de Santa Catalina en calidad de arrestados. El mencionado decreto disponía que el Comando General de los sumergibles se entregase a un Jefe de Marina no especialista. Posteriormente fueron liberados por orden del ministro de Guerra y Marina.

Por lo reseñado en *El Comercio* se puede apreciar que en la segunda década del presente siglo había una mayor relación entre los medios de comunicación escritos y las Fuerzas Armadas. Había mayor preocupación por parte de la prensa en difundir asuntos que quizá ahora tendrían el calificativo de reservado y que tenían amplia difusión en esa época. Se podría decir que se publicaban como una suerte de "Órdenes Generales". Se diría que los medios de información vivían con más intensidad los asuntos relacionados con las actividades castrenses y una comunicación generalmente muy cordial y franca, principalmente con la Marina, hacía que los conceptos y las críticas que a veces se suscitaban estuvieran siempre matizados con altura y dignidad.

Un ejemplo de este tipo de información con todas sus implicancias, se puede observar en lo publicado por *El Comercio*:

"Vida Naval.- Orden General.- Con fecha 6 del presente se ha expedido la Resolución Suprema que sigue:

Artículo único.- Visto lo propuesto por el Estado Mayor de Marina y siendo necesario modificar la organización de la Estación de Sumergibles, sin alterar el presupuesto vigente;

Se resuelve:

Primero.- El presupuesto de la Estación de Sumergibles comprenderá a los oficiales que forman las planas mayores de estas unidades sin especificación de pertenecer a determinados sumergibles y al personal subalterno que presta servicios en la Estación en general.

Segundo.- Los tripulantes de los sumergibles seguirán fijos y revistaran por separado en sus respectivas unidades.

Tercero.- Los gastos de racionamiento, las partidas para combustible y fuerza eléctrica, serán incluidos en el presupuesto de la Estación.

Cuarto.- La Estación de Sumergibles proveerá directamente a estas unidades de todos sus pertrechos y materiales en general.

Quinto.- Periódicamente el Estado Mayor de Marina designará a los oficiales que deben dotar a cada uno de los sumergibles y el jefe de la Estación impartirá las respectivas instrucciones"[124].

Los sumergibles continuaron su servicio en la Armada, siempre en rutinas de ejercicios y las reparaciones, consecuencia de sus años de existencia.

El *Boletín de Guerra y Marina* de 1917, refiriéndose a los sumergi-

bles expuso que era preciso renovar las baterías de acumuladores del *Ferré* y practicar algunas reparaciones en su casco exterior, a fin de colocarlo en aptitud de prestar mejores servicios. Asimismo, el *Palacios* tenía su casco en regulares condiciones y en cuanto a sus motores necesitaban una revisión general. Sus baterías de acumuladores habían sobrepasado el tiempo de garantía y era indispensable la adquisición de otras nuevas.

El 25 de mayo 1917 el Estado Mayor de Marina dispuso se hiciera un estudio para el establecimiento en la isla San Lorenzo de la Estación de Sumergibles, incidiendo principalmente en la caleta de la estación sanitaria en dicha isla. Para el efecto se nombra una comisión compuesta por los capitanes de corbeta Juan Althaus, José R. Gálvez y Carlos Fajardo y el inspector de máquinas don Carlos Black.

El 18 de junio 1917, el Estado Mayor de Marina nombró una comisión presidida por el jefe de la Estación de Sumergibles y como miembros al comandante del *Ferré*, el inspector de Máquinas de la Escuadra, el primer ingeniero del crucero *Grau* y el oficial de máquinas de la Estación de Sumergibles, para que informasen sobre el estado del casco y condiciones en que se encontraba el sumergible *Ferré* y el costo de las reparaciones que debían ejecutarse.

En 1917 y 1918, tanto el *Ferré* como el *Palacios* permanecieron en el Callao efectuando prácticas semanales de inmersión, y mensuales de travesía hasta Ancón. En octubre de 1919, los sumergibles fueron sometidos a reparaciones en dique, quedando a la espera de que una comisión técnica se pronunciase sobre la conveniencia o no de efectuar mayores inversiones en su reparación.

La baja de ambos sumergibles se produciría en 1921, debido principalmente al pobre estado de sus baterías, que no habían podido ser cambiadas por hallarse Francia inmersa en la Primera Guerra Mundial. La comisión nombrada para examinarlos estuvo presidida por el capitán de navío Lewis D. Causey de la Misión Naval Americana, dictaminándose que no era conveniente seguir invirtiendo en repararlos. Ya de baja, permanecieron con una dotación reducida en la Estación de Sumergibles en San Lorenzo, hasta Junio de 1922, en que les fue retirada la dotación. Posteriormente el casco del *Ferré* fue llevado a Ancón, para que sirviera de blanco a los ejercicios de tiro de los hidroaviones. En 1926 el comerciante Horacio Puccio obtuvo permiso para reflotar el casco de este sumergible. En cuanto al *Palacios*, permaneció en San Lorenzo hasta agosto de 1925 en que fue vendido a la casa comercial Canelo Merani y Cía. por la suma de 150 libras peruanas[125].

A partir del momento en que tripulaciones peruanas pisaron las cubiertas de estas dos pequeñas naves, sintieron que una extraña emoción los embargaba al estar navegando bajo el agua al influjo de órde-

nes y disposiciones cuidadosamente planeadas dentro de este pequeño mundo de aire enrarecido. Se fue formando un nuevo sentido de profesionalismo mezcla de coraje, dominio y estrecho entendimiento. Tuvieron que aprender a dominar la claustrofobia, los humores y los ánimos abruptos, a hermanarse con las máquinas y valorizar la vida a través del preciado oxígeno almacenado en sendos botellones.

Fueron los argonautas que mostraron al Perú la capacidad para dominar una nueva arma, que diera una mayor fuerza y respetabilidad a la Marina, y fueron también los primeros hombres sudamericanos que dominaron las técnicas europeas de la guerra submarina en el mar. Instituyeron una tradición con tintes inéditos, que a través de los años se fue afianzando con fuerza de marea y formó una nueva generación de hombres con capacidades y cualidades singulares, siendo los creadores de la primera Escuela práctica que transmitió las técnicas traídas de Francia.

G. LA FLOTILLA FLUVIAL DE LORETO

Después de una etapa de decaimiento debido a una mal comprendida economía, en 1900 resurgió nuevamente la navegación fluvial, y la Marina de esa zona, con un nuevo concepto de organización, creó la Comandancia Principal de las Milicias Navales y la Jefatura de la Flotilla de lanchas a vapor del departamento de Loreto, bajo la dependencia de la prefectura del departamento. En ese entonces, la Flotilla estaba compuesta de las siguientes embarcaciones: lanchas *Amazonas, Cahuapanas, Iquitos, Veloz, Francisco Pizarro* y las chatas *Estrella* y *Pachitea*.

En 1904, se contrató con la Casa Cammel Laird de Inglaterra la construcción de una cañonera, a la que se bautizó con el nombre *América*, la cual después de un accidentado viaje, arribó al puerto de Iquitos el 11 de mayo de 1905. Con el correr del tiempo, esta cañonera, se convertiría en legendaria, por sus invalorables servicios prestados durante cincuenta años y haber sido protagonista importante del combate de La Pedrera, desarrollado en capítulo anterior, en donde también se describen sus características principales.

Sin embargo, en la *Memoria al Congreso* del año 1906 expuesta por el ministro de Guerra y Marina, general Pedro Muñiz, con respecto a la Flotilla de Loreto, expuso:

> "Además de las lanchas *Amazonas, Iquitos, Veloz* y *Francisco Pizarro*, se ha adquirido la lancha (sic) *América*. No se encuentra en buenas condiciones, no es apropiada para ríos de cabecera y no tiene capacidad de transporte..."[126]

En 1907, la Marina adquirió dos nuevas lanchas, que llegaron a Iquitos el 7 de agosto después de veinte días de navegación desde Ma-

naos, pues las que estaban entonces en servicio ya eran muy antiguas y había dificultades para adquirir repuestos. A estas nuevas lanchas se las denominó *Requena* y *Orellana.*

Estas lanchas tenían 75 pies de eslora y 9 y 4 pies de manga, respectivamente, caldera de vapor de 86 HP, carboneras laterales con capacidad para 6 toneladas de carbón o 3 000 rajas de leña. Se las compró para el servicio postal entre Puerto Bermúdez y Masisea. Eran muy incomodas porque carecían de reservados y cocina; la tripulación no tenía comodidades porque solo se podían poner algunas hamacas para los pasajeros[127].

Todas estas lanchas fueron empleadas para servicio de carga, de correos y transporte de pasajeros. Tres de ellas fueron alquiladas al Ministerio de Fomento y a la Junta de la Vía Central en los años 1908 a 1910. En uno de estos viajes la lancha *Veloz* se fue a pique. En 1908 se compraron en Inglaterra dos nuevas lanchas, bautizadas con los nombres de *Cuzco* y *Puno,* en reemplazo de la *Francisco Pizarro,* que prácticamente se hallaba fuera de servicio.

En enero de 1910, durante el Congreso Extraordinario, en la Cámara de Senadores hubo, entre otros temas, un debate sobre las "Lanchas para el servicio de los ríos orientales" que transcribimos en sus puntos más saltantes:

> "Comisión de Presupuesto.- Pide rebajar la suma de Lp. 3 840 de la partida 6650A y 6250B del pliego ordinario de Guerra y Marina correspondiente al sostenimiento de las lanchas destinadas al servicio de los ríos orientales. Motivo: gasto innecesario en vista de que están imposibilitadas de prestar los servicios para las que fueron destinadas. Proponen vender las tres lanchas en malas condiciones y conservar otras cuatro para el servicio postal (31 enero 1910).
>
> El señor Villanueva.- Solicita no se rebaje la partida ya que hay dos nuevas lanchas (*Cuzco* y *Puno*) que están utilizando dicho dinero; el mismo que fue presupuestado para la lancha que se fue a pique y la *Cahuapanas* desarmada. Asimismo la *Orellana* que ya no presta servicios y la *Francisco Pizarro* que ha sido dada a la Junta de la Vía Central para atender la navegación del río Pichis y Pachitea.
>
> No es verdad que el servicio esté bien atendido con las cuatro lanchas mencionadas por la Comisión de Presupuesto. Solo queda la *América* que por sus condiciones marineras no puede moverse en los ríos todo el tiempo. La *Iquitos* y una de las nuevas *Cuzco* o *Puno*, porque la otra, el Gobierno la ha puesto al servicio de la Vía Central (sic).
>
> El monto debería empezarse para comprar nuevas embarcaciones o votar partidas especiales para estas adquisiciones.
>
> El señor Muñiz.- Solicita que se regularice el presupuesto para que otorgue partidas razonables para el mantenimiento de las cuatro lanchas que

quedan: *Orellana, Requena, Puno* y *Cuzco*. El Ministerio de Fomento solo recibe Lp. 2 500 cuando se gasta más de 3 000 en ellas.

Señor Diez Canseco.- No deben existir irregularidades en los presupuestos; que se supriman los rubros de las lanchas que estén desarmadas o que no existan. En cuanto a las nuevas, cuando llegue la oportunidad, que se presente el proyecto respectivo pues ahora sólo se trata del pliego ordinario y no puede consignarse una nueva partida.

Señor Villanueva.- No acepta la eliminación de la partida de la lancha dada de baja pues con ella se sostienen las nuevas *Puno* y *Cuzco*, en cuanto a la *Pizarro*, debe venderse porque pronto no podrá seguir prestando servicios; la *Cahuapanas,* pido que se venda también y que el dinero que se junte sea para adquirir nuevas embarcaciones.

Señor Capelo.-El dinero que se ha estado "economizando" por la inmovilidad de las lanchas, no ha sido visto por el fisco donde está. El servicio fluvial que prestan es el más caro del mundo. Para ir de Puerto Bermúdez a Masisea, que no hay sino 300 millas, veinte horas de bajada y tres días de subida, se cobra cien soles a los pasajeros sin darles comodidad. En Loreto, lo que se necesita son dos lanchas de poco calado y mucha velocidad, pero se han comprado justo lanchas que no tienen esas características (*Cahuapanas, Requena, Orellana*) y se gasta en sostenerlas 60 000 soles. Además, según referencias, *Cuzco* y *Puno* fueron armadas en Iquitos y costaron 40 000 soles las modificaciones para que llegaran a Puerto Bermúdez lo que no lograron ¡no tiene objeto práctico!, deben ser suprimidas, ahorrar lo que se gasta en ellas y contratar particulares para los servicios necesarios que es menos caro.

Señor Villanueva.- Solicita que un inspector de máquinas revise con unos ingenieros, las lanchas antes de subastarlas y que el Gobierno siga manteniendo las recién adquiridas.

Se aprobó lo siguiente:

Art. 1.- Rebájese en Lp. 384 anuales la partida N° 6250

Art. 2.- Autorizase al Ejecutivo a enajenar las lanchas que resulten inaparentes para el servicio de Oriente, debiendo hacerse con las restantes el servicio postal en la vía Central y las demás que están dedicadas".

Al año siguiente, 1911, en su Mensaje al Congreso, el ministro de Guerra y Marina, coronel José Pizarro, refiriéndose a la Flotilla expresó:

"El dominio de la región fluvial depende en gran parte de la flotilla de guerra que el Perú posee en esta importante sección territorial. Las condiciones hidrográficas son tan variables que aun no ha quedado resuelto el problema que se relaciona con las características de las embarcaciones. La Flotilla actual se compone de las siguientes lanchas: *América, Iquitos, Requena, Orellana, Puno, Cuzco, Pizarro* y *Cahuapanas* que prestan importantes servicios".

Hasta 1912, la Flotilla dependía de quien la tuviera a su servicio en

esos momentos, dígase Ministerio de Fomento, servicio postal o Vía Central etc. Pero el 6 de diciembre de 1912, se expidió una resolución suprema que disponía que las lanchas de guerra que componían la Flotilla del Oriente, dependerían directamente de la Comandancia Principal de las Milicias Navales del departamento de Loreto, teniendo en consideración que era necesario centralizar el servicio de lanchas de guerra que componían la Flotilla, así como atender su mejor organización, administración y disciplina[128].

Las lanchas prestaban valiosos servicios, puesto que eran el único medio de comunicación con las poblaciones y las guarniciones apostadas en las márgenes de los ríos. La lancha *Iquitos* llevaba víveres y pertrechos a las guarniciones y misiones del río Putumayo[129]. Asimismo, algunas veces debía fletarse lanchas particulares, para poder cumplir con las actividades programadas; tal es el caso de la lancha *Águila*, de propiedad de Lucien Besnard, que fue fletada para llevar víveres a los ríos Pastaza, Morona y Alto Marañón[130], y la lancha *Luz II*, que en su travesía se encontró en la desembocadura del Ucayali, una canoa con un soldado que venía del río Morona a dar parte que la guarnición había sido asaltada y destruida por una horda de salvajes[131]. Esta no era una situación aislada, continuamente ocurrían estos hechos, así la lancha *Inca* trajo noticias del asesinato del comerciante Eduardo Rothmund, a manos de un curaca y doce peones campas en Amaquiria, Alto Ucayali, encontrándose amenazados los puestos de Iparia, Shesea y Cumaría[132].

En abril de 1913, el capitán de puerto de Iquitos informaba que solo existía itinerario fijo para el servicio de correos en los ríos Pachitea y Pichis, es decir de Puerto Bermúdez a Masisea, por contrato hecho con Gumersindo Rivero y que las lanchas comerciales que salían de Iquitos rumbo al Ucayali no tenían itinerario fijo, porque estaban sujetas a la conveniencia de los armadores, por eso el correo en esa zona no era regular. Proponía utilizar una de las lanchas de la flotilla para que hiciera viajes periódicos hasta Masisea, admitiendo carga y pasajeros, lo que dejaría alguna utilidad[133].

En el *Diario de Debates*, el 9 de septiembre de 1913, se presentó otra propuesta para la adquisición de dos lanchas automóviles para el servicio de la comisaría del puerto de Leticia, en la frontera con el Brasil y la capitanía de Iquitos. El diputado A.E. Lanatta, manifestaba que tanto la capitanía de Iquitos como la comisaría de Leticia, carecían de lancha alguna destinada al servicio oficial, resultando que cuando llegaba un vapor extranjero, las autoridades peruanas tenían que esperar que el buque quisiera enviarles una lancha a recogerlos, pues de otro modo tenían que embarcarse en cualquier chalana o canoa, exponiéndose a peligros, lo que demostraba lo poco que nos preocupamos en el Perú de nuestros servicios públicos y de la vida de nuestros servidores. La-

natta solicitaba que se consignase en el presupuesto departamental de Loreto para 1914, la cantidad de Lp. 200,0, 00. para la adquisición de la mencionada lancha automóvil.

El 17 de septiembre la Comisión del Congreso se pronunció favorablemente al respecto, considerando que era indecoroso que la autoridad marítima de Iquitos careciera de una embarcación adecuada para el desempeño de sus funciones y porque el resguardo de las fronteras y el servicio de policía de los ríos de la montaña, requerían elementos de locomoción rápida y segura. Sin embargo, no se ha encontrado información de si llegaron a adquirirse estas dos embarcaciones.

Ya desde abril de 1912, el prefecto de Loreto había solicitado mediante diferentes oficios, lo necesario que era mantener una adecuada flotilla de lanchas de guerra para contrarrestar los posibles avances tanto de Ecuador como de Colombia, proponiendo además firmar un contrato de colonización europea para poblar en parte los ríos Napo y Morona. Hacía también una apreciación del estado en que se encontraba en esa época la flotilla, indicando que la *América* era la única de combate, pese a su poca capacidad defensiva[134].

En otro oficio del prefecto de Loreto, fechado el 9 de julio de 1912, se señala las características que deben tener las lanchas de guerra que se construirán para el río amazonas, indicando que eran indispensables las siguientes condiciones: 32 m de eslora, 6 m de manga, 1,20 m de calado con máxima carga, tonelaje bruto de 200 toneladas, andar de 14 a 18 millas para poder vencer las correntadas, protección de planchas de acero de ¼ de pulgada, y como artillería dos obuses y dos ametralladoras[135].

La capitanía de Iquitos estaba servida por un capitán de corbeta, con un ayudante, un inspector de máquinas, un amanuense, un patrón de lancha y dos bogas. A continuación reproducimos el presupuesto de la capitanía para un mes[136], que ascendía a 131.169 Lp.: (ver cuadro en la pag. 944).

La resolución suprema del 9 de noviembre de 1915, creó la Compañía de Marina de la Flotilla de Loreto, la misma que tendría por objeto proporcionar la dotación a cualquiera de las lanchas de guerra, siempre que tuviesen que desempeñar alguna comisión del servicio. El comandante de esta compañía debía ser el Capitán de Puerto de Iquitos, con un total de 45 hombres entre oficiales y personal[137].

Durante los subsiguientes años, la flotilla, a pesar de los continuos servicios que prestaba, no recibió la atención y mantenimiento que requerían sus unidades, lo que originó que en 1917 solo quedaran la cañonera *América* y las lanchas *Iquitos* y *Cahuapanas*. Por ejemplo, la carena de la lancha *Iquitos* costaba 60 Lp. en la Factoría Werche y Co[138], razón por la cual probablemente no se hizo. Así es que mediante resolución suprema del 18 de Abril 1917, se autorizó al prefecto del departamento

Ajustamiento de haberes de la capitanía del puerto de Iquitos, enero de 1913		
Para el capitán de corbeta, capitán de puerto	35 000	
Para nivelar su haber y por gratificación de montaña y de mando	8 500	43 500
Para el ayudante asimilado a alférez	10 000	
Para completar su haber y por gratificación de montaña	8 000	18 000
Para el patrón		5 000
Para 2 bogas (1p 4 c/u)		8 000
Alumbrado y útiles de escritorio		1 700
Arrendamiento de casa		10 000
Para el amanuense		10 000
Para el Inspector de Máquinas: haber de su clase de 2do. ingeniero	19 000	
Gratificación de montaña	9 500	
2 raciones diarias a S/. 1,20 c/u en 31 días	7 440	35 940
Suma		132 140
Descuentos		
Por montepío del capitán de puerto	580	
Por montepío del Inspector de Máquinas	400	980

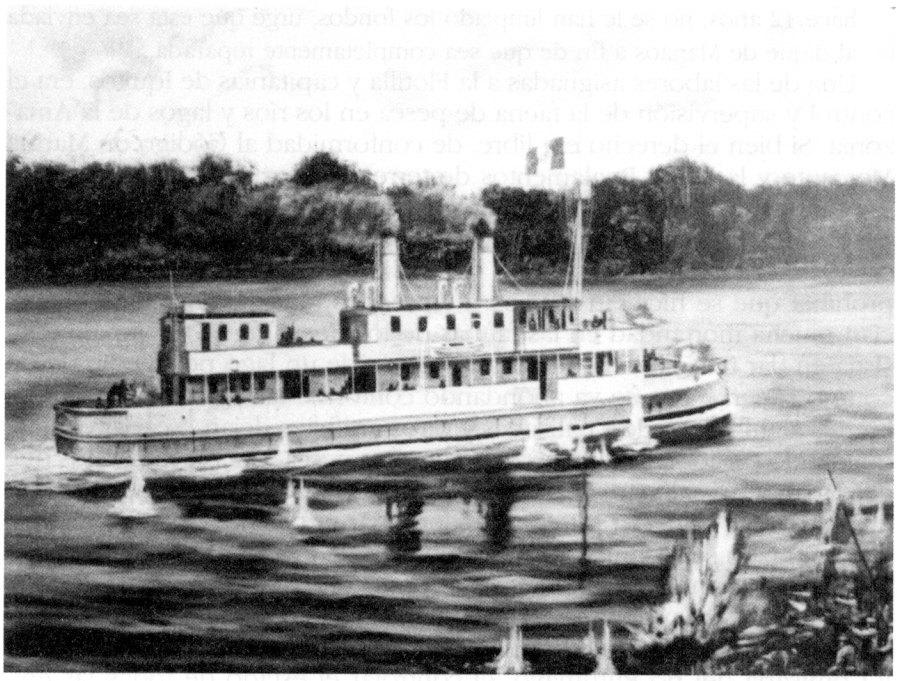
Cantidad recibida	131 160

de Loreto para que procediese al remate en subasta pública de la lancha *Puno*, dándose cuenta del resultado al Ministerio de Guerra y Marina:

"Nuestra flotilla fluvial.- El Prefecto y Comandante de Armas del Departamento de Loreto, coronel E. Soyer, ha presentado al Gobierno una interesante memoria en la que se anotan las necesidades de esa vasta circunscripción de la República y se detalla el estado actual de los servicios públicos. A ese documento pertenece la información que reproducimos al pie de estas líneas, sobre las condiciones en que se halla la Flotilla Fluvial de Guerra.

Llama la atención a primera vista el descuido en que se han tenido hasta el día de hoy las operaciones más elementales destinadas a mantener en perfecto estado de conservación a las distintas unidades de nuestra Flotilla Fluvial, descuido que se ha llegado al extremo que no se hayan limpiado sus fondos durante 12 años. Convendría pues que las recomendaciones que el Prefecto de Loreto hace, sean atendidas por el gobierno a fin de subsanar el daño que el descuido ha producido.

He aquí los párrafos de la Memoria que se refiere a este asunto: "En la inspección practicada por el suscrito en la Flotilla de Guerra constato que ninguna de las tres unidades existentes: *América, Iquitos* y *Cahuapanas* estaban en aptitud de prestar servicios. A la *América* desde que vino a Iquitos



La cañonera *América* atacando el puesto militar de La Pedrera, según el óleo del pintor nacional A. Valiente. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

hace 12 años, no se le han limpiado los fondos, urge que esta sea enviada al dique de Manaos a fin de que sea completamente reparada..."[139]

Una de las labores asignadas a la Flotilla y capitanías de Iquitos, era el control y supervisión de la faena de pesca en los ríos y lagos de la Amazonía. Si bien el derecho era libre, de conformidad al Código de Marina Mercante y la Ley y Reglamentos de terrenos de montaña, para ejercer ese derecho en Loreto era necesario estar matriculado en el gremio de pescadores y las embarcaciones inscritas en el libro correspondiente. Hacia 1918, el capitán de puerto de Iquitos informaba que si bien la ley no prohibía que se hicieran tapajos o tapasanos para pescar, estos producían mucha mortandad en las faunas de los ríos y lagos. Un tapajo consistía en dar una salida artificial a las aguas de un lago por medio de un corte o sangría, que se va ahondando conforme las aguas van bajando, fuertes alambres, redes, palizadas y otros artificios dejan escapar el agua quedando prisioneras muchas especies. Los pescadores escogían los que deseaban y los salaban, dejando los demás sacrificados inútilmente. Este tipo de pesca estuvo a punto de exterminar el paiche y la vaca marina, por esa razón se recomendó la prohibición de pescar mediante este método, mientras no se reglamentase la pesca en Loreto[140].

Asimismo, se ordenaba a las capitanías de Requena, Orellana, Contamana, Masisea, Puerto Bermúdez, Yurimaguas, Caballocoha, Leticia y Comisaría del río Putumayo, el controlar el estado de todas las embarcaciones menores que navegaban en los ríos de la Amazonía, con licencia semestral[141].

La falta de recursos siempre fue constante, así en 1916, el comandante de la Flotilla, propuso al prefecto del departamento, que los terrenos concedidos anteriormente, de manera transitoria a gente pobre en la zona del barranco a orillas del río Amazonas, para la construcción de ranchos para vivir, se les asignase el valor de un sol por metro al semestre, y que con ese dinero se procediera a la construcción del local para la comandancia y capitanía, en el terreno designado contiguo al mercado general del puerto, pues su ubicación permitía tener a la vista toda la ribera del puerto y estaba muy próxima al muelle fiscal[142].

H. LA ESTACION NAVAL DE SAN LORENZO. EL ALMACEN DE EXPLOSIVOS

El día 6 de enero de 1908, el ministro de Guerra y Marina, general Juan N. Eléspuru, efectuó una inspección a los buques de la Escuadra surtos en la bahía del Callao, recibiendo los honores correspondientes a su alta investidura. Dos días después, el ministro Eléspuru volvió al Callao en compañía del contralmirante Raygada, el coronel de Artillería Abril, el ayudante del ministro comandante Zamudio, el capitán de cor-

beta Olivera y un guardiamarina. La embarcación del *Grau* se dirigió a la isla San Lorenzo donde el ministro visitó detenidamente los sitios en los cuales se emplazarían los cañones que formarían las fortificaciones avanzadas de defensa del puerto.

A las 9:30 de la mañana del 19 enero, el crucero *Grau*, levó anclas y se dirigió a la isla San Lorenzo con el objeto de desembarcar su carga de torpedos y explosivos, los que serían depositados en el almacén que se había preparado al efecto. Previamente había sido inspeccionado por el ministro de Guerra y Marina conjuntamente con los coroneles La Combe, Pasara y Abril y los Armeros del Estado C. Rodríguez e Isaías Combe. El 21 de enero se presentó en la isla el comandante de Artillería Federico Ruiz, con el objeto de establecer una guarnición para vigilar los depósitos de explosivos de la Escuadra. Los explosivos se hallaban depositados en la conocida casa Harris y debían tomarse todas las precauciones para conservación de tan peligrosos explosivos, cuya temperatura debía estar limitada a un determinado número de grados. La mencionada guarnición sería permanente y consistía en ocho soldados al mando de un oficial.

El 24 de enero de 1908, se trasladaron a la isla el contralmirante Raygada y el coronel Abril, a fin de hacer entrega oficial a la guarnición a cargo del Almacén de Explosivos, del material de guerra que había desembarcado el crucero *Grau*. El crucero regresó a su fondeadero el 25 de ese mes.

A raíz de este desembarque de municiones y explosivos, el diario *La Prensa* hizo el siguiente comentario:

> "Decíamos hace poco en una información publicada en esta misma sección, que en el desembarque de explosivos del crucero *Almirante Grau* en la isla de San Lorenzo había mucho que desear. Al decir esto, no hicimos referencia alguna sobre la persona o personas responsables de las deficiencias que aseguramos existían, pues en todo pensamos menos en hablar de deficiencias en el personal de Oficiales".

En otro acápite de esta crónica de *La Prensa* se comentaba que:

> "El autor de la carta que más adelante insertamos, se encarga de satisfacer por su propia cuenta, nuestra información, pues declara que en la faena del peligrosísimo desembarque de los explosivos "no se contó con elemento alguno" que facilitase el transporte a tierra de 797 bultos con un peso mínimo de 100 lbs. y que los tripulantes tuvieron que "proveerse" de elementos para varar la lancha en que se desembarcaron dichos explosivos pues no había ni "carretillas aparentes para el caso".

La carta aludida es la siguiente, según este periódico limeño:

> "He leído en la 2da. Edición de *La Prensa* de ayer, la publicación que ha llenado de estupor a la oficialidad del buque a que ella se refiere, pues no concebimos como puede un periódico serio decir inexactitudes, que careciendo en lo absoluto de fundamento, dañan de manera gratuita al personal

del buque, no ante los profesionales, sino ante el público que por lo general desconocedor de la verdad y neófitos en asuntos de náutica, se deja llevar de estas aseveraciones. El desembarque de los explosivos que tuvo el *Grau* a su bordo, no ha podido llevarse a cabo con más exactitud ni en mejores condiciones, pues a pesar de no tener en la isla de San Lorenzo elemento alguno que pueda utilizarse para facilitar ese desembarque, se ha puesto en tierra y depositado en la antigua casa de Harris, 797 bultos cuyo peso mínimo es de 100 lbs. y en los que están comprendidos todos los explosivos y municiones que por orden de la Superioridad, debe dejar ese crucero allí depositado; dicho desembarque se ha efectuado en 12 horas, tiempo corto en el que se ha incluido el trasbordo de los explosivos del buque al lanchón, el penoso viaje de éste a tierra, el desembarque y traslados de estos artículos al depósito, amén de la laboriosa faena de varar la lancha y procurarse de la mejor manera de asegurarla para proceder al desembarque. Debe tenerse en cuenta que los explosivos en su totalidad han sido trasladados desde la lancha hasta el depósito, en hombros de la marinería por no disponer de carretillas aparentes. El tiempo empleado ha sido pues corto, y la faena se ha verificado con toda precisión y seguridad, de modo que nadie tiene el derecho de censurar operaciones cuyos detalles y obstáculos desconoce por completo. Respecto a las buenas o malas condiciones del local, que a falta de otro se ha elegido, es ese un asunto que no me incumbe, pues dicha elección ha sido hecha por una comisión científica nombrada *adhoc*. Finalmente el sueltecito dice que estuvieron en San Lorenzo con tal motivo (la mala forma de desembarque y malas condiciones del depósito) el señor Contralmirante Raygada, dos señores coroneles y un señor Diputado. Debe constar pues que el Jefe de las Milicias Navales y los dichos señores coroneles estuvieron en la isla sólo para dar un vistazo al improvisado polvorín y el honorable diputado fue a dar un paseíto. No dudo de la gallardía de usted señor corresponsal, se servirá hacer pública la presente para contrarrestar el pésimo efecto que el suelto es referencia ha producido en el animo del público, efecto que juzgo nada grato para el personal del *Grau*. ¡Lucido estaría el país, con marinos incapaces de efectuar un simple desembarque! Justicia. Callao 23 de enero 1908"[143].

El 23 de marzo de 1908, el general Eléspuru, ministro de Guerra y Marina, volvió a la isla de San Lorenzo para inspeccionar los depósitos de municiones y explosivos de los buques de la Escuadra. Al término de la misma, manifestó estar satisfecho de la conveniente y segura instalación de ellos. Por su lado, el crucero *Bolognesi* se encontraba por aquella fecha fondeado en la isla, preparándose para desembarcar sus explosivos y municiones. Se había previsto que el 30 de marzo terminaría esa faena regresando a su fondeadero asignado en el puerto del Callao.

En *El Comercio*[144] se publicó un artículo cuyo autor se escondía bajo el seudónimo de *Lidita* en el que se formuló una interesante obser-

vación sobre los depósitos de explosivos y municiones que se guardaron por aquella fecha en la isla de San Lorenzo. El citado artículo sostenía lo siguiente:

Señores redactores de *El Comercio*. En el número... de su acreditado diario en la Sección del Día, han puesto un suelto sobre un asunto de verdadero interés público, como es el depósito que ha hecho el gobierno de los explosivos de nuestras naves de guerra en los almacenes improvisados que al efecto han construido en la isla de San Lorenzo. La medida de precaución, que axial por el momento podemos llamar a la adoptada por el General Eléspuru, Ministro de Guerra y Marina y que Uds. atinadamente califican de acertada, indudablemente que merece ser tomada en cuenta y si se quiere discutida para así llegar a obtener si es posible que no sea ese el último sino el primer paso que nuestras autoridades navales den en tal útil y tan importante camino. No desconoce por cierto, nuestro Ministro de Guerra, lo que representa para un Ejército o Marina la buena conservación y manipulación de los explosivos de guerra, especialmente para esta última en la que se ha llegado a obtener con las diferentes pólvoras en su uso, grandes velocidades iniciales, lo que ha aumentado la certeza del tiro, con detrimento de la seguridad de conservación, pues día a día aumentan las posibilidades de combustiones espontáneas y descomposiciones de las materias constitutivas de dichos explosivos, especialmente con las pólvoras de nitroglicerina. Si vemos que en marinas que han alcanzado un grado de adelanto apreciable como son la francesa y japonesa suceden accidentes como el del *Jena* y del *Mikasa*, fácilmente se comprenderá que en países como el nuestro, el personal de marina por muy inteligente que sea y muy buena que haya sido su voluntad de aprendizaje, el caso es que por primera vez tiene entre manos, se verá en la imposibilidad de manejarlos con acierto, siendo precisamente esto a bordo de una nave de guerra, lo que requiere es un personal "*adhoc*" ilustrado especialmente al efecto.Tanto porque dadas las grandes facilidades de descomposición de dichas materias explosivas, es necesario para evitar esto, constantes y repetidos análisis y pruebas porque cuando un mal material pone en peligro la seguridad de la nave y las vidas que ésta encierra, la falta de una inteligente inspección puede deteriorar las cargas fácilmente alterando los índices de carga y en consecuencia las velocidades iniciales de las alzas, con lo cual desaparecía el principal factor de eficiencia en una nave de guerra y desgraciadamente dada la poca cantidad que el gobierno puede dedicar al desarrollo e instrucción, no nos daríamos cuenta de los cambios de índice de cargas, sino en caso de guerra en que será difícil corregir nuestras alzas o aumentar nuestras cargas y producir la misma velocidad inicial para la que habían sido marcadas. La medida pues, adoptada por el señor Ministro de Guerra y Marina, no puede ser más acertada, pero es incompleta y podría ser de otro modo desde que la construcción de un local apropiado para el depósito de pólvoras no es asunto de un día. Necesidad imperiosa es la de haber retirado de esos buques

sus explosivos, eso acaba de hacerle señor Eléspuru, cualidad principal del que administra es tener previsión. No dudamos que el General Eléspuru no querrá dejar su obra inconclusa y ha de hacer todo lo que esté a su alcance en obtener la construcción de un local especial para el depósito de nuestros explosivos, así como también, no será desacertado en instruir o ensanchar los conocimientos de algunos oficiales de Marina en este ramo. Por el momento los explosivos depositados en la isla, no deben permanecer allí sino el tiempo indispensable pues la misma casa de Harris en que se encuentran depositados dista mucho de ser apropiada para el caso, estarán expuestas dichos materiales explosivos a deteriorarse en un término bastante corto sino se deposita en un local especialmente construido al efecto que reúna todas las condiciones que tales locales reúnen en países adelantados. Otra necesidad del momento en este asunto es el que el Ministerio nombre a uno o dos oficiales de Marina para que vigilen y prueben de continuo, los explosivos en la isla *Lidita*".

En otro momento, el 10 de agosto de 1912, se notició nuevamente sobre los explosivos de la escuadra publicándose un nuevo artículo bajo el seudónimo señalando lo siguiente:

"Hace un año aproximadamente el gobierno nombró una comisión para que estudiara las posibilidades de erigir un depósito de explosivos de la Escuadra. Dicha comisión presidida por el Comandante Theron (Misión Naval Francesa) y compuesta por los oficiales de artillería de la Escuadra, se ha dormido sobre sus laureles. Entre tanto hay alrededor de un millón de soles en materias explosivas que permanecen almacenadas en un lugar poco seguro. Para colmo, la Escuadra carece de una estación experimental que le permita periódicamente analizar los explosivos y conocer así el estado de la nitroglicerina y demás componentes de las pólvoras modernas. También por la falta de una estación terrestre, no se ha verificado la operación de balanceo de los torpedos y el control del algodón pólvora de las cabezas de combate. Tampoco se han verificado los giroscopios"[145].

Se maravillaba el autor del artículo del poco interés del Gobierno tratándose de una obra urgente, inaplazable para resguardar el arsenal de la Marina, que puede desaparecer por imprevisión. En estos momentos –sostenía el articulista– hay oficiales expertos en la Armada que podrían aprovecharse tanto en la edificación del depósito como en la conservación técnica de los explosivos y control de los torpedos.

En octubre de 1913, el diputado por el Callao, presentó un proyecto para construir una factoría naval en la isla San Lorenzo, opinando que era conveniente y urgente dotar a la escuadra de este auxiliar, por su buena ubicación[146].

Mediante la resolución suprema del 31 de diciembre de 1915 se aprobó el Reglamento de los Depósitos de explosivos de la Armada e Instrucción sobre su almacenaje, conservación, inspección y análisis.

ANEXO I

Informe del Contralmirante Melitón Carvajal sobre su comisión para traer los cruceros

Al culminar su misión, el comandante de la División Independiente de Cruceros, contralmirante Melitón Carvajal, dirigió un oficio al ministro de Guerra y Marina dando cuenta de los principales sucesos ocurridos durante su mando como comandante general de dicha División, desde el puerto Fleetwood, Inglaterra, hasta su arribo al puerto del Callao ocurrido a las 12 p.m. del sábado 10 de agosto de 1907. Por ser un documento de importancia que testimonia su misión y los principales hechos, se transcribe a continuación:

"Comandancia General de la División Independiente de Cruceros

Al Ancla, Callao, agosto 11 de 1907

Señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina

S.G.M.

Tengo el honor de participar a US. que el día de ayer a las 12 m. he llegado a este puerto con los dos cruceros que componen la División Naval de mi mando, procedente del puerto de Fleetwood (Inglaterra) cuya partida tuve el gusto de comunicar a US. por cablegrama del 28 de Mayo último.

Conoce US. por mis comunicaciones anteriores, el curso que siguió la construcción de estos buques y las épocas en que los recibí de los constructores, de suerte que en este oficio voy a dar cuenta a US. solo del armamento de ellos para el viaje y de la realización de éste.

Después de las dificultades que se presentaron para contratar en España las tripulaciones y autorizado por US. para tomarlas en Inglaterra, procedí en este sentido contratando desde luego el personal de maquinistas y ayudantes, fogoneros y marineros y pidiendo a diferentes puertos los oficiales de mar, especialmente artilleros y torpedistas.

Se encontraban entonces los cruceros, amarrados a los muros de una de las Dársenas de Barrow in Furness y la facilidad de comunicación con tierra permitiendo deserciones continuas, fue obstáculo para conservar a bordo a los primeros contratados de la tripulación. Decidí entonces limitar el personal de esta clase hasta que salieran los cruceros a fondear en la bahía de Morecombe en la cual se encuentran aquellas Dársenas.

Esto no se podía realizar sino después de recibir a bordo los torpedos y sus cargas, las municiones y todos los artículos navales, porque las fuertes mareas de la bahía antedicha y su fondo casi horizontal, no deja fondeaderos sino a distancias considerables de Barrow y hay que escogerlos en lo posible seguros contra los fuertes temporales del oeste, que a menudo soplan en esa bahía completamente desabrigada por este lado, condiciones que hacen inseguro y dificultoso el embarque de artículos.

Por otra parte, conforme a los reglamentos de aquellas Dársenas, es prohibido mantenerse en ellas con materias explosivas por más de 24 horas, así es que en todo

caso tenía que salir al fondeadero a completar en él los armamentos de los buques después de recibir las municiones de éstos y era por lo tanto conveniente aprovechar de las facilidades de la Dársena para efectuarlos.

Por estas consideraciones y sobretodo la de tener a bordo estos explosivos sin tener el personal necesario para su cuidado, decidí retardar la recepción de ellos hasta el 9 de mayo, después de la llegada del comandante Ontaneda con la guarnición y tripulación enviada por US. a fin de completar en el fondeadero los últimos arreglos de aprovisionamientos y recibir a los tripulantes contratados en Inglaterra.

Así fue que el 13 de mayo, uno después de otro, salieron los cruceros de las Dársenas de Barrow y tomaron el fondeadero de Fleetwood, del cual emprendimos nuestro viaje en la madrugada del 28 del mismo.

A la par que preparar los cruceros para el viaje y prepararles sus tripulaciones, tenía que atender a otras comisiones que US. me había encomendado, como la adquisición de artículos navales para los buques del Callao, lancha para Tumbes, lanchas para nuestros ríos orientales, pensionado para aprendices maquinistas, artículos eléctricos para el *Lima*, uniformes para los oficiales de los cruceros y artículos para confeccionar el de los del *Callao*, artículos para la lancha a motor del *Iquitos*, caldera para la lancha a motor del *Lima* y que entregara al comandante Cavero los fondos ordenados por US. y darle las instrucciones correspondientes a aquellos de estos encargos que debían terminarse por él, de todo lo cual tuve el agrado de dar cuenta a US. en telegrama de 24 de mayo.

Además, antes de emprender viaje al Callao, era necesario preparar contratos para proveerme de carbón en el tránsito y por consiguiente fijar la derrota que debía seguir la que, después de consultar las seguridades convenientes y en previsión de averías a causa de los malos tiempos que probablemente debíamos encontrar en esta época del año en el hemisferio Sur adopté estableciendo mis escalas en San Vicente (Islas de Cabo Verde), Bahía (Brasil) y Madryn (Argentina), de modo que en la parte del Atlántico, por lo menos, quedasen estas escalas algo equidistantes entre sí para aliviar el trabajo de las máquinas y revisarlas convenientemente.

Así fue que se contrató el carbón de modo de que en los dos primeros puertos se me proveyera de los depósitos de tierra y en Madryn por un buque fletado especialmente y que debía cargar 5,000 toneladas, por lo cual esperaba no sufrir por esta causa demora alguna y llegar al Callao a mediados del pasado mes de julio, llevando en el carbonero la cantidad pedida por US. para ese puerto. Desgraciadamente y sin que me fuera posible preverlo, otras causas han venido a retardar mi arribo a este puerto como lo explico a US. en el curso de este oficio.

En el trayecto de Fleetwood a San Vicente, tuvo el *Bolognesi* un accidente de proyecciones en sus calderas, que obligó a disminuir la velocidad el convoy y dio lugar a que el arribo de éste a San Vicente fuese con atraso de dos días y medio. En el de San Vicente a Bahía, tuvimos otro atraso de dos días originados por mala conducta del personal de máquinas del *Bolognesi*, el que descuido ésta hasta el punto que no se podía caminar, más de 7 millas con enorme consumo de carbón, lo que me obligó inmediatamente a destituir en la mar a los maquinistas de ese buque y a reemplazarlos con la mitad de los que componían la dotación del *Grau*.

Esta medida permitió continuar el viaje, pero al arribo a Bahía que tuvo lugar el 22 de junio, coincidió con fiestas que celebran anualmente en este lugar y que hizo imposible conseguir trabajadores para la provisión de carbón, hasta después de terminadas aquellas, obligándonos a permanecer en ese puerto seis días para adquirir una cantidad relativamente pequeña de ese combustible.

De Bahía salí pues, el 28 de junio cuando esperaba haber salido el 19 ó 20 del mismo mes sin las inesperadas contrariedades con que el mal servicio de la máquina del *Bolognesi* dificultó esta parte del trayecto.

De Bahía mi derrota se dirigía a Puerto Madryn a encontrar allí al buque carbonero que debía llegar allí el 30 de junio y durante los primeros días de navegación se realizó

sin mayores tropiezos, pero la mañana del 2 de julio amaneció nublada y lluviosa con indicios de mal tiempo y por la tarde, se declaró temporal que fue arreciando hasta obligarnos a capear para evitar la fuerte amplitud de los balances, en estas circunstancias perdimos de vista al *Bolognesi* (que seguramente adoptó un rumbo más cerrado a la mar que el que llevábamos en el *Grau*), quedamos sin embargo en comunicación radiográfica y por esta pude informarme que dicho buque se encontraba escaso de carbón y como lo mismo pasaba en el *Grau*, el 5 que amainó el tiempo, me dirigí a Montevideo y ordené al *Bolognesi* que hiciese lo mismo.

El primer buque llegó a puerto a las 2:30 a.m. del 6 y el segundo a las 8:30 del mismo día y ambos procedieron a tomar carbón pocas horas después, mas esta operación no pudo continuarse por un viento del SE, que producía marejada y hacía chocar las lanchas de carbón contra los costados de los cruceros causándoles daño. Fue pues necesario suspender la operación a fin de trasladar a éstos al puerto interior y continuar allí, lo que se logró hacer con el *Grau*, no así con el *Bolognesi* a causa de la caída de la noche.

El 9 en la mañana salí con los cruceros en dirección a Madryn, en donde debía encontrar al buque carbonero que debía haber llegado el 30 de junio, pero el que solo pudo hacerlo el 8 de julio, víspera de mi salida de Montevideo. Este hecho, dado que no hubiésemos tenido las causas que he mencionado, habría en todo caso motivado el mismo retardo que aquellas me habían causado.

Llegué a Madryn a las 8 p.m. del 11 y al siguiente día comenzó el trabajo de aprovisionamiento de carbón que se hizo con facilidad sucesivamente por los cruceros con el carbonero atracado al costado, faena que sin embargo fue menester, a causa del mal tiempo, interrumpir y demorar en completar la provisión hasta el 21, que zarpamos en dirección al Estrecho de Magallanes.

Aunque US. en reiteradas ocasiones me manifestó la necesidad que contratase un práctico en Europa para que condujera a los buques a través de éste y me autorizó para hacerlo si lo creía conveniente, no ha vacilado en creer que podríamos pasarnos sin ese práctico porque aunque es cierto que el mencionado estrecho tiene pasos y corrientes peligrosas y su navegación exige esmerada atención, los derroteros y planos que de él existen eran suficientes a la competencia profesional de nuestros oficiales y a su celo para esperar poder navegar por el como se navegan en los océanos, que tampoco carecen de peligros.

El viaje hasta la boca oriental del Estrecho y su travesía hasta llegar a las aguas del Pacífico, se efectuó sin novedad aunque en la primera parte algo trabajado por vientos frescos del Este aprovechando de los cuales desembocamos de aquel en la noche del 26. Con todo, ya en el Pacífico tomose el viento del Este al Norte y en la noche de ese día tomó la fuerza de un temporal que nos obligó a capear, muy poco separados de nuestro rumbo, es cierto, pero contrariándolo en términos que no era posible avanzar más de dos o tres millas con gran trabajo de las máquinas y fuerte consumo de combustible.

Este temporal nos castigó en los días 27 y 28 y sólo amainó en la mañana del 29. En la madrugada del 28 el *Bolognesi* sotaventeado por la dirección de su capa perdía el convoy quedó fuera de vista y aun sin poder comunicarse radiográficamente, a causa de habérsele roto sus alambres por las fuertes cabezadas. Solo el 30 por la tarde pudo ser restablecida esta comunicación y por comparación del punto de situación del *Bolognesi* deduje que éste se encontraba a las 12 del mismo día a 90 millas al SO del *Grau*. Además, me informaba su comandante que la existencia de carbón que tenía, se había reducido a 225 toneladas, cantidad insuficiente hasta para ir a Ilo. El consumo en el *Grau*, aunque en menores proporciones, había reducido igualmente sus existencia y en tal situación, decidí recalar en Coronel (Chile) para completar en ambos buques el carbón que les faltaba.

Ordené entonces que éstos se dirigieran a aquel puerto, al que llegó el *Grau* a las

10 a.m. y el *Bolognesi* a las 6 p.m. del 1° de agosto. Tomaron en él el carbón y el agua necesarios y zarparon nuevamente a las 2 p.m. del 3 del presente con rumbo a este puerto en el que hemos fondeado a las 12 m. de ayer sin novedad alguna.

Los buques de mi mando han mostrado muy buenas condiciones de mar y marcada resistencia de sus máquinas y estructura durante el trabajo continuado de 73 días a que han estado sometido. Las máquinas particularmente han funcionado muy bien, sobre todo en el *Grau* y aun en el *Bolognesi* a pesar de haber quedado un poco resentidas por los efectos del mal manejo de los maquinistas primitivos.

En las calderas se ha notado tendencia constante a las proyecciones y un consumo de combustible desproporcionado con los resultados obtenidos en sus pruebas. Sin embargo estos defectos no son de sorprender dado el prolongado tiempo que tiene de trabajo constante y las condiciones inherentes a todas las acuatubulares de cargarse, a pesar de todas las precauciones, de depósitos calcáreos u oleaginosos que son la causa determinante de las proyecciones y del aumento de consumo de combustible y que requieren limpieza y desincrustaciones a fondo que demandan tiempo para su ejecución y que no se pueden hacer durante un viaje.

Adjunta encontrará US. la conceptuosa memoria en que el cirujano del *Grau*, señor Rospigliosi y Vigil, da cuenta del estado sanitario de los dos buques de la División durante el viaje. Ella es completa en cuanto al buque en que inmediatamente ha actuado el Dr. Rospigliosi y da una idea en cuanto al del *Bolognesi*.

US. en virtud de mi pedido me autorizó para contratar en Europa un cirujano para los cruceros. Mi propósito era el de dotar este puesto con uno de los jóvenes peruanos que hacen sus estudios en Europa y que lo habían solicitado; pero la imposibilidad de conocer su paradero cuando fue necesario llamarlo, fue obstáculo y me vi precisado a contratar para el servicio del *Bolognesi* y por solo el viaje al Dr. S.O. Bishop.

El personal de Jefes, Oficiales y tripulación bajo mis órdenes han trabajado durante el viaje a mi entera satisfacción. Considero un acto de justicia expresarlo así a US.

Al entregar a US. los cruceros cuya construcción primero y cuya conducción al Callao después, tuvo a bien confiar a mi cuidado el Supremo Gobierno, cúmpleme afirmar que estos buques reúnen en su género los adelantos más modernos en todas sus partes y que llegan provistos de todos los artículos necesarios a su consumo y fomento para un año, incluso 4,000 toneladas de carbón que vienen en buque especial.

Pero después de este largo viaje a que han sido sometidos, necesitarán recorrer sus máquinas y calderas durante un par de semanas y entonces quedarán expeditas para desempeñar satisfactoriamente, los servicios a que los destine el gobierno.

De los demás encargos que US. tuvo a bien hacerme, independientemente de la construcción de los cruceros, grato me es informar a US. en esta oportunidad que todos han sido satisfechos con la decisión y voluntad que corresponde.

Así, dejo instalado sólidamente el pensionado de aprendices maquinistas, con los 7 jóvenes que me remitió US. con tal objeto. Dentro de tres años tendremos por lo menos cinco buenos maquinistas o más si se aumenta el número de aprendices.

Las dos lanchas para la navegación del *Pachitea* fueron remitidas oportunamente a Manaos con dos maquinistas contratados para su manejo. Las que se construyen para el Madre de Dios quedaron muy adelantadas cuando salí de Inglaterra y juzgo que a la fecha deben encontrarse terminadas. La caldera para la lancha a vapor del crucero *Lima*, quedaba igualmente en construcción y debe haberse terminado. La lancha para Tumbes no fue contratada en razón a la contraorden que por cablegrama recibí de US.

Oportunamente, antes de mi salida de Inglaterra, remití a US. los artículos eléctricos que me había pedido para el crucero *Lima*, los necesarios para la lancha motor del *Iquitos* quedaban terminados y su remisión a cargo del Sr. Cónsul de la República en Liverpool. A este mismo funcionario dejé el dinero para abonar los artículos navales contratados para los buques del Callao y el encargo de abonar los adelantos de los

tripulantes enganchados para la dotación de nuestros cruceros, servicio que dicho Cónsul Sr. Carlos G. Estenós, se ha prestado a desempeñar con la mayor solicitud, mereciendo particular recomendación, lo mismo que su antecesor Sr. M. D. Derteano que me ha procurado las mayores facilidades para la remisión de las lanchas del *Pachitea*, embarcaciones para el *Lima* y los artículos que antes de ahora he remitido a US.

Considero que US. debe haber recibido los artículos que tuvo a bien encargarme para el uniforme de parada de los oficiales del cuerpo de Marina, los que remití al Callao por la vía de Panamá, antes de mi salida de Fleetwood.

Conforme a indicación de US. he estudiado los aparatos propios para la instrucción de nuestro personal y he adquirido y traigo a bordo de los cruceros, un modelo de torpedo Whitehead, perfectamente condicionado para la fácil comprensión de este proyectil por los alumnos de nuestra Escuela Naval; un aparato para la enseñanza de la carga rápida con destino al crucero *Lima*; tres aparatos eléctricos para la enseñanza de la puntería a bordo con destino al *Lima*, *Constitución* e *Iquitos* y finalmente un tubo para la enseñanza del tiro en los cañones de 10 c/m del crucero *Lima*. Traigo igualmente los seis sextantes que US. pidió.

Todos estos aparatos han sido conseguidos con economías realizadas en los contratos y conforme a la cuenta documentada que tendré el gusto de elevar a US.

Oportunamente comuniqué a US. por cable, el resumen de las propuestas que había recibido para la construcción de un dique flotante, el cual considero indispensable, sobre todo hoy que sería conveniente limpiar los fondos de los cruceros, antes de destinarlos a cualquier servicio, en que su andar pudiera caer en descrédito por las acumulaciones de moluscos que tan abundantes son en las aguas de nuestras costas.

La administración de los fondos que US. ha ido remitiéndome sucesivamente, se ha realizado con la mayor regularidad y pureza. Mensualmente he dado cuenta a US. de la inversión que ellos han tenido y espero recibir las cuentas de uno de los contadores de los cruceros de mi mando para presentar a US. la última y definitiva de ellas.

Terminada esta Comisión, ruego a US. que al juzgar de sus resultados, se digne tener en cuenta las dificultades y contratiempos que he tenido que vencer y aceptar, que no he excusado fatiga ni diligencia que me condujera a satisfacer los deseos del Supremo Gobierno y a desempeñar mi cometido con el interés y la integridad que el patriotismo me inspira.

Dios guarde a US.

M. MELITÓN CARVAJAL"

ANEXO II

Informe del Cónsul peruano en Liverpool sobre la llegada del transporte Iquitos[147]

El documento que se transcribe, fue remitido con el calificativo de Reservado, por el Cónsul peruano de Southampton, encargado del consulado de Liverpool, al ministro de Guerra y Marina, dando cuenta de los trámites efectuados en relación al transporte *Iquitos*:

"Consulado del Perú en Liverpool
Liverpool, octubre 9 de 1912
Señor Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina
Lima
S.M.

Designado por el Supremo Gobierno para venir a Southampton a desempeñar este Consulado, mientras dure la licencia concedida al funcionario titular Sr. B.A. Codesido, me encuentro desde el día 1° del corriente, ejerciendo las funciones anexas a dicho cargo y, en consecuencia, atendiendo a todo lo relacionado al transporte *Iquitos*.

Habiendo tenido que venir antes a ésta, en mi carácter de Comisionado Naval del Gobierno, para recibir a los nuevos del pensionado de maquinistas, que llegaron en dicho transporte del día 17 del pasado, he podido apreciar, desde el momento en que arribó a este puerto, sus necesidades, tanto de orden material como moral, pero como no me correspondía intervenir en asuntos encomendados a este Consulado, mi acción se limitó entonces, a promocionar a la caja de *Iquitos*, la suma de LE. 71,0,0 de mi propio peculio, para que pudiera atender a las más premiosas necesidades de la oficialidad y tripulación y se librase también, nuestro país de la vergüenza que lo amenazaba, con la determinación de los timoneles ingleses contratados en el Callao, de dirigirse a los diarios de esta localidad, haciéndose conocer las miserias que en todo orden agobiaban al transporte, sino se les cancelaba sus haberes devengados.

Ingresó el *Iquitos*, por disposición de su Comandante, al dique seco de la Casa Cammell Laird & Co. Ltd. de Birkenhead el día 27 del pasado, iniciándose desde ese momento una situación de desconcierto insostenible, pues ni la casa que efectuaba las reparaciones se encontraba capacitada para proseguir o alterar determinadas obras, ni las instrucciones del Inspector de Máquinas de la Escuadra se cumplían, debido a la falta de dirección en dicho transporte.

Antes de proseguir, debo mencionar una de las disposiciones del citado comandante que no ha podido ser más inconsulta. La víspera de ser remolcado el *Iquitos* de los muelles en que efectuó su descarga en Liverpool para Birkenhead, recibió 300 toneladas de carbón que han tenido forzosamente que ser desembarcadas al entrar al dique seco para reparar sus bodegas y tendrán que reembarcarse nuevamente al terminarse los trabajos de éstas. Esta medida tomada sin conocimiento o consentimiento de este consulado, ha sido perfectamente desacertada, pues según declaración de la

oficialidad del *Iquitos* y de los mismos que efectuaron el remolque, con las 100 toneladas de combustible que aun tenía a bordo y el lastre que se le hubiera proporcionado con los tanques de agua, hacía de todo punto innecesaria esta medida para cruzar un río sin corriente y de sólo 800 metros de anchura. El resultado ha sido la pérdida no despreciable de combustible, con el continuo manipuleo, una demora mayor para vaciar las bodegas y un desembolso de no menos de LE. 100 para el Fisco en el gasto de desembarcar y reembarcar el carbón.

Largo, muy largo sería consignar en este oficio, los innumerables detalles relacionados con la presencia en esta agua del citado transporte hasta la fecha, y como además deberá encontrarse en esa próximamente, el Cónsul señor B.A. Codesido, quien me ha manifestado su propósito de acercarse al Despacho de US. inmediatamente después de su arribo a esa, considero que sólo lograría fatigar la atención de US. relatándolos en esta comunicación.

Al iniciar mi gestión en este Consulado, fue mi primer paso transmitir a US. el cablegrama del día 1° del corriente, en que decía a US: "Guemar Lima, Clave Relaciones. Para evitar vergüenza país, agotados recursos personales, prestando caja *Iquitos*, para socorrer oficialidad del buque tripulación, no pagados julio, agosto, setiembre respectivamente, abonar timoneles ingleses contratados Callao. Carecen todo. *Iquitos* entró dique seco, disposición comandante, setiembre 27. Reparación requiere vigilancia inteligente, constante comandante, quien generalmente incapacitado para desempeñar funciones. Decoro, interés país imponen necesidad permutarlo. Segundo Aguirre por antecedentes, práctica adquirida reparación su buque, sería jefe dechado, además de esto devolvería moral de que carece *Iquitos*. Oficialidad del buque desalentada. Telegrama para comandante comunicado el mismo día, aun no contesta. Contador declara solo recibido LE. 7,000 en viaje. Urgen instrucciones concretas cónsul", cablegrama que confirmo en todas sus partes.

Antes de enviar a US. el anteriormente citado despacho, se le había dirigido al comandante del *Iquitos*, el oficio N° 245, transcribiéndole el cablegrama de la Dirección de Marina, fecha 23 de setiembre y el N° 246, pidiéndole informara de la suma que necesitaba para abonar la plana mayor, tripulación y demás gastos para que el transporte pudiese regresar sin novedad, y reiterándole su contenido por oficio N° 250 del 1° del corriente.

Como ese mismo día 1°, recibiese los primeros oficios del citado comandante fechados el día 30 de setiembre, pero entregados por un comisionado suyo al suscrito, solamente a las 12.45 del día 1°, procedí a contestarlos en términos que, como US podrá apreciar, dejan clara y terminantemente establecida la intervención que ha tenido este Consulado en las gestiones sobre las reparaciones del buque y el suministro del proveedor del mismo, dirigiendo inmediatamente a US. el siguiente despacho cablegráfico: "Quemar Lima. Afirmaciones comandante *Iquitos* existir Consulado precios de trabajos ejecutándose buque, proporcionado proveedor, inexactas. Fue debido mi actitud que casa proveedora presentole presupuesto antes entrar dique, lo que comandante juzgaba innecesario, limitándome indicar proveedor como mejor Liverpool. Ignoro lo que *Iquitos* pídele diariamente. Cónsul".

Ese mismo día 1° y en vista de la respuesta dada por el comandante del *Iquitos* en su oficio del día 30 de setiembre, procedí a dar respuesta al cablegrama de S.E. el Presidente del día 28 del mismo mes, reiterado por el de fecha 30, en los siguientes términos: "Presidente Lima. Clave Relaciones. Comandante *Iquitos* acaba comunicarme respuesta datos solicitados setiembre 28, para regresar sin novedad requiere £. 2,500 para pagar plana mayor y tripulación. Mi cálculo aproximado minimun siguientes: reparación £. 4,000, 4,000 toneladas de carbón, emplear viaje y surtir Aguirre £. 6,000 provisiones puerto £. 300, provisiones viaje £. 600, aceite, artículos diversos navales £.500, vestuario £. 150. Cónsul".

Tan pronto como recibí el despacho cablegráfico de la Dirección de Marina, del

día 2 del corriente, reiterando el cablegrama para el Comandante Pimentel del día 28, envié a dicho comandante mi comunicación N° 255, la cual como las anteriores ha quedado sin respuesta o simple acuse de recibo, constándome el que, tanto ésta como las anteriores, han llegado oportunamente a su poder, por haber tomado la precaución de enviárselas bajo cubierta certificada.

El día 3 del presente me fue honroso recibir de US. el siguiente despacho cablegráfico: "Peruvian Cónsul Liverpool. Va giro por trece mil trescientos cuarenta y cinco libras, que Usía invertirá en *Iquitos*, sueldos noviembre inclusive, descontando asignaciones. Ugarte nombrado comandante *Iquitos*. Salida indispensable *Iquitos* para Santa Cruz, Tenerife antes veintiuno octubre, pasando Lorient embarcará Villavisencio, encontrará Santa Cruz contratorpedero y vendrán inmediatamente convoy. Saldo flete azúcar emplearse subsanar dificultades para estricto cumplir. Quemar", y más tarde otro despacho de US. diciendo: "Peruvian Cónsul Liverpool. Proporcione movilidad Pimentel hasta Callao brevedad. Quemar".

Con motivo de la recepción de los anteriormente citados cablegramas, procedí a dirigirle al comandante Pimentel mi oficio N° 260 de fecha 4 del corriente, pero como hasta el día no hubiese recibido su respuesta, me constituí ayer temprano a bordo del *Iquitos,* a reiterarle verbalmente su contenido y la imprescindible necesidad que tenía de acatar las órdenes que US. se había servido impartir, pues zarpando hoy un vapor de Southampton para Colón, consideraba que faltaría a sus deberes al no dirigirse en él hacia el Callao. Me manifestó el citado comandante, que él debía ver terminadas las reparaciones que se ejecutaban a bordo, mas como le manifestase que si esa era su determinación, por mi parte tenía que comunicarla sin demora a US. resolvió entonces hacer entrega del barco al 2do. comandante capitán de fragata señor Garavito, lo que se efectuó en mi presencia. Esa misma tarde, a horas 3:45 p.m. le entregué al comandante Pimentel un pasaje de 1ra. clase de Londres al Callao por vapor *Thames*, que zarpaba hoy de Southamptom para Colón y además £. 2 para sus gastos de ferrocarril de Birkenhead a Londres, lo que consta en el documento firmado por el dicho comandante y que original acompaño.

Considerando necesario aclarar la afirmación del citado comandante de no haber recibido durante el viaje otra ni mayor suma que las £. 3,000 que se remesaron a Montevideo, afirmación que no estaba de acuerdo con lo expresado por S.E. el Presidente en su cablegrama de fecha 19 del pasado, diciendo: "Cónsul Perú Liverpool. *Iquitos* recibió durante viaje £. 4,175. Conducta Pimentel inexplicable. Exíjale cuenta de esa suma e informe. Cuando salió Callao tenía todo necesario para viaje y pagos al día. Presidente", cité a este despacho, además del comandante, al contador del *Iquitos*, no habiendo concurrido a mi cita sino el contador, quien me manifestó que la única suma que había recibido orden del citado comandante Pimentel de dar ingreso en su libro de Caja, que me mostró, desde que salió del Callao, fue la citada de £. 3,000, cantidad que declaró no haber ingresado en efectivo a la contaduría del *Iquitos*, sino simplemente héchose figurar en los libros, por haberle manifestado el comandante, que era por esa suma que se habían enviado las cuentas al Perú, por el señor Cónsul de la República de Montevideo. Considerando conveniente para aportar la mayor luz sobre el particular, tomar copia de la citada cuenta de Caja, así lo hice y adjunta se servirá encontrarla US. debidamente legalizada por el citado contador.

Es todo lo que por el momento tengo el honor de comunicar a US. y lo hago confiado en que mi proceder, inspirado únicamente en el anhelo de que el prestigio y buen nombre de nuestro país se mantenga a la altura que sin duda se esfuerza el Supremo Gobierno en colocar, ha de merecer la aprobación de US.

Sírvase US. aceptar las protestas de mi consideración más distinguida y las seguridades de que las órdenes que US. se sirva impartirme serán fielmente cumplidas. Dios guarde a US. S.M. – *CARLOS G. ESTENÓS.*

ANEXO III

Relación de los comandantes de los sumergibles desde su adquisición hasta 1920

Sumergible *Ferré*	
06/1911 al 03/04/1915	Capitán de corbeta Juan Althaus Dartnell
03/04/1915 al 11/12/1915	Teniente primero César Valdivieso C.
11/12/1915 al 10/04/1917	Capitán de corbeta César Valdivieso C.
10/04/1917 al 10/1917	Teniente Primero Carlos Sáez de la Jara
10/1917 al 10/1919	Teniente segundo Daniel Caballero y Lastres
Sumergible *Palacios*	
06-1911 al 04/1915	Teniente primero José R. Gálvez Chipoco
04-1915 al 07/07/1915	Teniente primero Enrique Monge Medrano
07/07/1915 al 03/01/1916	Teniente segundo Jorge Gutiérrez Mirenghi
03/01/1916 al 03/1917	Teniente primero Enrique Monge Medrano
03/1917 al 01/01/1918	Teniente segundo Jorge Gutiérrez Mirenghi
01/02/1918 al 07/1918	Teniente primero Jorge Gutiérrez Mirenghi
07/1918 al 08/1919	Teniente primero Arturo Jiménez P.
08/1919 al 02/1920	Teniente segundo Roque A. Saldías Maninat

ANEXO IV

Consideraciones sobre nuestro material de Artillería

Los avances tecnológicos de la época, generaron un cambio en la concepción de la guerra, la defensa pasó a segundo lugar, sumiendo el ataque del primer lugar. La artillería fue uno de los problemas más complejos a resolver en las nuevas construcciones. Si bien las corazas habían llegado a ser consideradas casi invulnerables, pues podían resistir balas de 305 mm debe tenerse en cuenta que esa coraza no cubría toda la obra muerta, por el excesivo peso que ello produciría.

El ataque se perfeccionó. La aparición de balas perforantes y semi-perforantes con ojiva de acero, que unidas al empleo de la nueva pólvora Shimose, hicieron que las trayectorias fueran menos parabólicas y por lo tanto el ángulo de caída más cercano al recto, condición ventajosa para la penetración de las corazas[148].

Sobre adquisiciones de material de artillería, el Teniente Segundo Juan Althaus en un artículo suyo titulado "Consideraciones sobre nuestro material de artillería" aparecido en la importante *Revista de Marina*[149] opinó que se proveyera a todos los buques de la Armada atendiendo a su reducido precio y simplicidad de manejo. Al respecto sostuvo:

"La importancia de una buena utilización de la artillería naval y de una conveniente instrucción del personal destinado a manejarlo, es capital; puesto que un buque de guerra tiene como única razón de ser, el llevar cañones para combatir. Si el personal de los buques no tiene la debida instrucción para el empleo de la artillería, inútil será tener los elementos usuales más perfeccionados; inútiles las naves de combate más poderosas y de apariencia más imponente, e inútil también, el que sean comandados por un cuerpo de oficiales de lo más científico.

Toda esta bella apariencia se desmoronará en el momento de una prueba contra un material aparentemente muy inferior, pero tripulado por un personal instruido para la guerra y organizado para el combate. Veamos, pues, la mejor manera de utilizar el material de artillería naval que poseemos y las medidas que urge adoptar para preparar el personal en el empleo de esta artillería.

Material de Artillería

El material de artillería que poseemos actualmente en el Perú es:

1°.- Cañones Armstrong de 152 m/m [6"] modelo 1883 de tiro lento con montaje Vavaseur, de los cuales 2 están en el *Constitución* y 2 que pertenecieron al crucero *Lima* se encuentran actualmente desmontados en el Arsenal.

2°.- Cañones Vickers Maxim de 152 m/m {6"} 50 cals. con montaje de pivote central y doble alza telescópica conectada, de los cuales hay 2 en el *Almirante Grau* y 2 en el *Coronel Bolognesi.*

3°.- Cañones Vickers Maxim de 101 m/m {4"} 50 cals. con montaje de pivote central y alza telescópica, están los 4 montados en el crucero *Lima.*

4°.- Cañones Krupp de campaña de 87 m/m modelo 1880, de tiro lento, con montajes de marina hechos en el Perú, 45 de ellos montados en el *Constitución* y 2 en el *Chalaco.*

5°.- Cañones de 76 m/m T.R. 50 cals., montaje de pivote central y doble alza telescópica conectada, 8 se encuentran en el *Grau* y 8 en el *Bolognesi.*

6°.- Cañones Maxim Nordenfelt de 47 m/m (3lbs.) semi-automáticos con montaje de pivote central, 2 montados en el *Constitución* y 1 depositado en tierra.

7°.- Cañones Vickers Maxim de 48 m/m (3lbs.) semi-automáticos con montaje de pivote central, y alza telescópica, 8 en la *Lima*, 4 en el *Iquitos* y 4 en el *Constitución.*

De este material una parte es enteramente inutilizable en los buques y no sería posible aplicarle ninguna mejora que pudiera hacerlo susceptible de prestar algún servicio a bordo; otra parte es por el contrario susceptible de prestar muy buenos servicios, tal como se encuentra o haciéndole sufrir algunas mejoras.

1°. Los cañones Armstrong de 6" montados en el *Constitución*, poseen un sistema de cierre con obturador de platillo Elswick, que es enteramente defectuoso, hasta el punto que hoy es peligroso hacer fuego con este material, pero este defecto es probablemente fácil de remediar, cambiando estos obturadores por otros de un sistema más eficaz. En cuanto a sus montajes y aparatos de puntería, ellos son enteramente inadecuados a bordo; los montajes no permiten un movimiento en elevación ni en dirección suficientemente rápido para aplicar los métodos de tiro modernos (puntería continua) ni siquiera para acercarse a ellos; el sistema de alza colocada directamente sobre el cañón, dificulta aun más la puntería, obligando al apuntador a colocar el ojo a una distancia considerable de la pieza, la que tiene que ser variable, puesto que no hay punto de referencia que pueda indicar esta distancia. La aplicación de algún medio que obligue a colocar la vista siempre a la misma distancia del alza, es imposible, puesto que el alza retrocede junto con el cañón; tampoco seria posible reemplazar estas alzas por otros aparatos de puntería mas convenientemente dispuestos, porque la clase de montaje no se presta a ello. Si a esto agregamos el inconveniente de que el apuntador es un individuo distinto del que mueve la pieza en elevación y de los varios que la mueven en dirección, y que existe todavía otro sirviente para dar fuego, teniendo que indicar el apuntador a la voz o por señas a todos estos sirvientes los movimientos que deben dar a la pieza; nos convenceremos de que estas piezas por sus montajes y aparatos de puntería enteramente defectuosos, carecen de todo valor militar a bordo, y no son susceptibles de prestar tampoco ningún servicio, bajo el punto de vista de la instrucción del personal, puesto que no permiten dar ninguna idea de los métodos de tiro actuales, y serian mas bien nocivos para esta instrucción puesto que inculcarían a los artilleros nociones enteramente falsas sobre el tiro a bordo.

En cambio, estos cañones podían tener aplicación en baterías de costa en donde

los montajes no necesitan comunicar al cañón movimientos tan rápidos en elevación y dirección. Como creemos que a dichas piezas se les va a dar el destino que apuntamos, urge hacer cambiar los obturadores que actualmente poseen por otros más adecuados, pues, como ya hemos dicho, el tiro con los actuales es peligroso; convendría también consultar a la casa Armstrong, constructora de estos cañones, sobre la posibilidad de aplicarles cargas de pólvora sin humo, que deberán ser de un tipo adecuado al trazado interior y resistencia de estos cañones. Pero sobre todo, es necesario cuanto antes, desembarcar este material que no es susceptible de prestar ningún servicio en el *Constitución* y que no ofrece sino inconvenientes.

2°. Respecto a los cañones Vickers de 152 m/m de los cruceros, solo tendremos que decir: que por la perfección de sus montajes y alzas telescópicas, y por sus demás condiciones son susceptibles de excelentes servicios y perfectamente adecuados para la aplicación de los métodos de tiro más modernos.

3°. Los cañones Krupp de campaña de 80 m/m para los cuales se construyeron en el Perú unos montajes de marina, y que existen actualmente a bordo del *Constitución* y *Chalaco*, constituyen un material aun más inadecuado para a bordo, que los cañones Armstrong de 152 m/m; el sistema de cierre de este cañón, y la circunstancia de ser de saquete y estopín de fricción, hace de él una pieza de tiro sumamente lento para este calibre, las alzas rectas que obligan a corrección por deriva y que están colocadas en la misma forma que las de los cañones Armstrong 1883, los mecanismos de elevación y dirección con volante, enteramente inaceptables para pieza de ese calibre a bordo, que no le permiten dar a la pieza movimientos suficientemente rápidos, la circunstancia de que el apuntador no puede dar fuego, la velocidad inicial demasiado pequeña y la preponderancia exagerada de estas piezas, que impediría el que aun provistas de otros montajes más aparentes, se les pudiera dar un movimiento en elevación suficientemente rápido, hacen de este cañón un instrumento sin ningún valor militar a bordo y sin ninguna aplicación tampoco, bajo el punto de vista de la instrucción. Creemos pues que la única aplicación que podía darse a estas piezas es montarlas en el Arsenal del Callao, para constituir con ellas una batería de saludo que reemplazaría la que existe actualmente constituida por cañones de avancarga, evitándonos así el dar el espectáculo poco decoroso de contestar a los saludos de los buques extranjeros con cañones de avancarga a los que se da fuego con una mecha.

4°. Los cañones de 4" de la *Lima* constituirían un material casi perfecto si se les agrega una alza a la derecha conectada con la izquierda y un volante de puntería situado también a la derecha conectada con la izquierda, como llevan en el *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* aun las piezas de 76 m/m; convendría también colocarles un pistolete para el fuego eléctrico, pues el actual sistema con cable Mac-Evoy, puede considerarse más como un sistema eventual de dar fuego, que como otra cosa; esto último puede hacerse en el país con un gasto insignificante.

5°. Los cañones "Vickers Maxim" de 76 m/m no dan lugar a ninguna observación y hacemos extensión a ellos lo dicho respecto a los cañones de 152 m/m del mismo modelo.

6°. Los cañones Maxim Nordenfeldt que posee el *Constitución*, constituyen por la

disposición de sus montajes y aparatos de puntería un material perfectamente adecuado para practicar los métodos de tiro modernos; aunque no poseen alzas telescópicas, no creemos que estas piezas merezcan que se haga el gasto de adquirir para ellas esta clase de alzas, convendría sí adaptar a las alzas que tienen actualmente, un ocular que obligue al apuntador a colocar la vista a una distancia constante del alza.

7°. Los cañones de 47 m/m Vickers Maxim, constituyen un excelente material en su género como también los cañones automáticos de 37 m/m de los cruceros.

Instrucción del personal de Artillería

Aquí tocamos un punto más importante aun que el anterior, pues la preparación del personal para la guerra, ha sido siempre un factor más importante para la victoria que la excelencia del material. Si esto ha sido una verdad en todo tiempo lo es más hoy día, en que la misma complicación del material exige un personal más idóneo para su manejo.

Tratándose de la instrucción de artillería, esta debe constituir la preocupación esencial de todos a bordo, puesto que el cañón es el arma principal del buque de combate. Ahora bien, para que esta introducción sea provechosa, no puede ser dada según el capricho de cada comandante u oficial de artillería, sino que ha de ser dada en conformidad con métodos racionales que estén fijados en reglamentos de obligatoria aplicación en todos los buques.

De lo contrario si se sigue el sistema de dar esta instrucción en cada buque, dejando todo a la elección de jefes y oficiales, y empleándose métodos antojadizos, no se puede llegar a buenos resultados. Así, en materia de tiro, se tendrá la seguridad de hacer un gasto estéril de munición sin provecho alguno para la instrucción del personal, si no se aplican métodos racionales para la instrucción de los apuntadores, los que deben estar en reglamentos, aprobados por el Ministerio del Ramo y de obligatoria aplicación para todos. Estos reglamentos urge que los tengamos; lo mismo sucede para los ejercicios reglamentarios de cada modelo de cañón, respecto a los métodos para reglar el tiro, la organización de los buques para el combate y a los diversos zafarranchos.

Todo esto debe condensarse en reglamentos imperativos que deben ser cumplidos en todos los buques, y de esta manera llegaremos a un resultado de eficiencia no despreciable con un gasto no muy considerable de munición, pues aunque no se puede formar artilleros sin gastar en municiones, es evidente que el tiro con verdaderos proyectiles debe ser solo el coronamiento de esta instrucción, de lo contrario no se obtiene sino un resultado idéntico al que se lograría echando municiones al agua. Conviene tener una idea muy clara sobre esto, pues muchas personas creen que para obtener buenos artilleros basta autorizar a los buques a gastar el mayor numero posible de proyectiles, cuando al contrario, debe prohibirse en absoluto, que se gaste un solo proyectil en tiro al blanco, mientras no existan reglamentos precisos y racionales sobre el tiro.

La necesidad absoluta de la formación de los reglamentos de que tratamos, y de un estudio serio para la utilización del material de artillería naval que poseemos en la actualidad, impone la formación de una comisión, que estudie detenidamente estos

puntos y proponga las determinaciones que deben tomarse al respecto, ya que no existe ninguna oficina técnica que se ocupe de estos asuntos inaplazables, porque sería completamente inútil poseer el material naval más perfeccionado, sino se hace una utilización racional de él; a esta comisión se le podría fijar el siguiente programa:

A – Material

1 - Estudiar cuáles son los cañones susceptibles de prestar algún servicio a bordo, y para los que no lo sean, en qué otro servicio pueden ser utilizados.

2 - Reformas que deben hacerse en nuestro material para que pueda prestar mejores servicios.

B - Instrucción

1 - Formación de las instrucciones reglamentarias para el manejo de los diversos modelos de cañón.

2 - Instrucciones para los ejercicios de tiro e instrucción de los apuntadores.

3 - Reglas para dirigir y reglar el tiro.

4 - Instrucciones para la organización de los buques para el combate y para los distintos zafarranchos.

JUAN ALTHAUS
Teniente 2º".

NOTAS AL CAPÍTULO XVIII

1. Construido también en 1905.
2. PALACIOS RODRÍGUEZ..., Raúl. *Historia Marítima el Perú 1884-1906*, T. XII, vol. 1, allí se detallan las características de estas naves.
3. Gracias a la diligencia de los nietos de Manuel Melitón Carvajal, almirantes José y Melitón Carvajal Pareja, se ha podido recuperar gran parte de la correspondencia enviada al presidente.
4. VEGAS GARCÍA, Manuel I..., *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, Lima, p. 286.
5. *El Comercio*, enero 18, 1907, edición de la mañana.
6. *El Comercio*, julio 7, 1907, edición de la mañana.
7. *El Comercio*, julio 25, 1907.
8. *El Comercio*, julio 23, 1907.
9. *El Comercio*, agosto 1, 1907.
10. *El Comercio*, agosto 2, 1907.
11. *El Comercio*, agosto 2, 1907.
12. *El Comercio*, agosto 2, 1907.
13. *El Comercio*, agosto 4, 1907, edición de la mañana.
14. *El Comercio*, agosto 4 y reproducido en la edición matinal de agosto 5, 1907.
15. *El Comercio*, agosto 9, 1907.
16. *Ibídem*.
17. *El Comercio*, agosto 10, 1907.
18. *El Comercio*, agosto 2, 1907.
19. *Revista de Marina*. N° 5, agosto 1907, p. 138.
20. *El Comercio*, agosto 12, 1907; edición de la tarde.
21. *El Comercio*, agosto 26, 1907.
22. Léase los comentarios que al respecto formuló *El Comercio* en su edición del 20 de agosto, refiriéndose a las calderas del *Bolognesi,* allí se afirma: "Que se busca aclarar el tema del arreglo y costo de las calderas del Crucero *Bolognesi*; asunto que se ha discutido y exagerado en los últimos días. A continuación detallaba el funcionamiento de las calderas y recomendaba la necesidad de formar un equipo de ingenieros nacionales para que la Marina domine la nueva tecnología de los barcos modernos como son los dos cruceros recién adquiridos.
    Para llevar a cabo esto, no bastaba que el personal tuviera conocimientos y esa voluntad que da el patriotismo sino que era necesario que sus miembros tuviesen horizontes bien definidos en la carrera que siguen".
23. *El Comercio*, 3 de diciembre de 1911.
24. *Revista de Marina*, N° 10, enero 1908, pp. 383-394.
25. *Revista de Marina*, mayo 1908, p. 107.
26. *Revista de Marina*, setiembre 1908, pp. 312-315.
27. *El Comercio*, noviembre 11, 1908.

28. *El Comercio*, noviembre 10, 1908.
29. *El Comercio*, noviembre 20, 1908.
30. *El Comercio*, agosto 6, 1917.
31. *Legislación Militar de Guerra y Marina*..., T. 8.
32. La decisión le correspondió al presidente Nicolás de Piérola.
33. RODRÍGUEZ ASTI, John..., *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884*. Lima 2000, DIRINTEMAR, p. 67.
34. RODRÍGUEZ ASTI..., *Cruceros*..., p. 67.
35. Relación de los comandantes del transporte *Constitución* durante el periodo 1906-1919:
    Capitán de navío Nicanor Asín (director de la Escuela de Grumetes) hasta mayo 1906.
    Capitán de navío Eduardo Hidalgo, mayo 1906 a marzo 1907.
    Capitán de corbeta Lizardo Reyes (accidental), marzo 1907 a junio 1907.
    Capitán de corbeta Abelardo León y Quintana, junio 1907 a enero 1910.
    Capitán de fragata Juan E. Taboada, Enero 1910 al 25 de abril de 1912.
    Capitán de fragata José Félix García, mayo 1912 al 21 de noviembre de 1912.
    Capitán de fragata Aurelio Ureta, 21 de noviembre de 1912 a...
    Capitán de corbeta Juan Salaverry, del 11 de abril de 1916 a julio de 1916.
    Capitán de corbeta Tomás Pizarro, agosto 1916.
36. A.H.de M. *Constitución*, transporte, 1909, doc. 14.
37. A.H.de M. *Constitución*, transporte, 1909, doc. 20.
38. A.H.de M. *Constitución*, transporte, 1909, doc .24.
39. *Revista de Marina*, mayo 1908, pp. 104-105.
40. A.H.de M. *Constitución*, transporte, 1909, doc. 25.
41. A.H.de M. *Constitución*, transporte, 1909, doc. 24.
42. A.H.de M. *Iquitos*, transporte, 1911, doc. 14.
43. A.H.de M. *Constitución*, transporte, 1910, ff. .3 y 4.
44. GARAYCOCHEA, León..., *Legislación Naval y de Aviación*. Lima, 1928, Imprenta Sagrestan, T. I, pp. 30 y 99.
    A.H.de M. *Ministerio de Guerra y Marina*, Libro N° 226, f. 419.
45. Relación de comandantes del transporte *Chalaco*, de 1906 a 1919:
    Capitán de corbeta Abelardo León y Quintana de 1906 a junio de 1907.
    Capitán de Corbeta Carlos B. Tizón, junio de 1907 al 26 de junio de 1911.
    Capitán de fragata Germán Stiglich del 26 de junio de 1911 al 1° de octubre de 1914.
    Capitán de corbeta Juan Salaverry, del 1° de octubre de 1914 a febrero de 1917.
    Capitán de corbeta Héctor Mercado, de febrero de 1917 a 1919.
46. *Dictamen Borda*. 30 de Setiembre de 1915, pp. 97-99.
47. Decreto Supremo del 5 de diciembre de 1916 que aprueba el contrato de arrendamiento del transporte *Chalaco* a la Compañía Nacional de Vapores y Dique del Callao.
48. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina* 1918, p. CLXXV.
49. GARAYCOCHEA..., *Ob. cit.*, T. II. p. 334.
50. Relación de comandantes del transporte *Iquitos*, de 1906 a 1919:
    Capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, de enero 1906 al 27 de mayo de 1910.
    Capitán de fragata Augusto Pimentel, del 27 de mayo de 1910 a octubre de 1912.
    Capitán de fragata Manuel Ugarte, de octubre de 1912 al 30 de abril de 1913.
    Capitán de navío Augusto R. Pimentel, del 18 de noviembre de 1913 al 6 de febrero de 1914.
    Capitán de fragata Héctor Carvajal, del 6 de febrero de 1914 al 26 de enero de 1915.
    Capitán de fragata Julio Carvajal, del 25 de enero de 1915 a diciembre de 1915.
    Capitán de corbeta Juan Althaus, de diciembre de 1915 a marzo de 1918.
51. *Revista de Marina*, enero 1909, p. 515.
52. AH de M. *Iquitos*, transporte, 1910, doc. 8.
53. AH de M. *Iquitos*, transporte, 1913, doc. 1.

54. A.H.de M. *Iquitos*, transporte, 1912, doc. 3.
55. Ministerio de RR.EE. 1912, doc. 61.
56. *Ibídem.*
57. *El Comercio*, marzo 22, 1913.
58. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Benjamín Puente, presenta al Congreso.* 1917.Lima, Imp. Americana; 1917; p. 61.
59. *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina.* Abril y mayo de 1917, p. 612. A.H. de M. *Ministerio de Guerra y Marina.* Libro N° 226, f. 397.
60. RODRÍGUEZ ASTI, John..., "El primer buque peruano que cruzó el Canal de Panamá". En: *Revista de Marina*, abril-junio 1997, p. 31.
61. RODRÍGUEZ ASTI..., "El primer buque...", p. 32.
62. *Peru Today*, enero 1913, vol. IV N° 10, p. 548.
63. RODRÍGUEZ ASTI, John..., "El primer buque...", p. 32.
64. *El Comercio*, abril 1°, 1913.
65. *Memoria de Guerra y Marina*, 1913.
66. *Memoria de Guerra y Marina*, 1914.
67. *Canal Record, v*ol. VII, miércoles 19 de agosto de 1914, Ancón, Canal Zone.
68. *Memoria de Guerra y Marina*, 1917.
69. RODRÍGUEZ ASTI..., "El primer buque...", p. 35.
70. RODRÍGUEZ ASTI..., "El primer buque...", p. 36.
71. RODRÍGUEZ ASTI, John. *Los cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Lima, 200, DIRINTEMAR. p. 104.
72. LE MASSON, Henry. "Los cruceros acorazados tipo Ansaldo (1894-1934)". En: *Revista de Marina,* mayo-junio 1935, pp. 201-207.
73. RODRÍGUEZ ASTI..., *Ob. cit.*, p. 109.
74. RODRÍGUEZ ASTI..., *Ob. cit.*, p. 105.
75. A.M.RR.EE. Oficio Reservado N.25 al Director de Marina.- 27 de diciembre de 1912.
76. PIZARRO, Tomás..., *Memorias* 1884-1968. Documento inédito en el Archivo del IEHMP.
77. A.H.de M. Ministerio de RR.EE. 1912. doc. 64.
78. *Ibídem.*
79. *El Comercio,* noviembre 10,15, 1912.
80. LA ROERIE, Guilleux..., "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)", En *Revue Marítime* N° 136, París.
81. A.H.de M. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1913, doc. 12.
82. A.H.de M. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1913, doc. 62.
83. *El Mercurio de Valparaíso*, 30.12.1912. "Asuntos Navales del Perú: El *Dupuy de Lome* y la Resolución del Congreso".
84. RODRÍGUEZ ASTI..., *Ob. cit.*, pp. 116-117.
85. *Revista de Marina,* abril de 1907, p. 57.
86. RODRÍGUEZ ASTI..., *Ob. cit.*, p. 45. *El Comercio*, setiembre 14, de 1907.
87. *El Comercio*, setiembe 17, 1909.
88. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, pp. 147-149.
89. BAUER..., Almirante. *El sumergible*, p. 9.
90. *Fuerza de Submarinos. Armada de Chile.*- Edición Lanas y Cía. Ltda.. Impresión Soc. Impresora y Periodística Aníbal Pinto S.A., Concepción, Chile.
91. VALDIZÁN GAMIO, José..., "El primer submarino peruano en 1879". En: *Revista de Marina*, marzo-abril, 1956, p. 144. CASTRO, Juan Manuel..., "El primer submarino peruano". En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre 1939, p. 627. ORTIZ SOTELO, Jorge..,"Historia de los submarinos peruanos". En: *Revista de Marina* julio-agosto, 1988.
92. LA ROERIE, Guilleux..., "Una Misión Naval en el Perú. 1905-1914". En: *Revista de Marina*. noviembre-diciembre, 1957, pp. 885-909.

93. LUFEAU, Armand..., En: *Revista de Marina*, pp. 190-192.
94. *Revista de Marina*, febrero-marzo 1910, p. 343.
95. *Revista de Marina*, febrero-marzo 1910, pp. 328-334.
96. *Revista de Marina*. Editorial, febrero 1910.
97. "Informe en Mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional Pro–Marina". En: *Revista de Marina,* febrero-marzo 1910, p. 331.
98. ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos.* Lima, 2001. Biblioteca Nacional del Perú, p. 44.
99. ORTIZ SOTELO..., *Ob. cit.*, p. 45.
100. A.H.de M. Libro copiador N° 1, ff. 449 y 452.
101. *El Comercio,* junio 7, 1910.
102. Biblioteca Nacional, doc. 1, 1-2.
103. Biblioteca Nacional, doc. 1, 145, 148, 158.
104. ORTIZ SOTELO..., *Ob. cit.*, p. 47.
105. Biblioteca Nacional, doc. 1, 93, 101, 113, 130.
106. VALDIVIESO, César A...., *Los sumergibles Laubeuf.*- Año 1916.-Imprenta el Progreso – Editorial.
107. Biblioteca Nacional, doc. 1, 5, 38. ORTIZ SOTELO..., *Ob. cit.*, p. 50.
108. *Variedades,* 1912, 1254-1255.
109. *El Comercio,* octubre 30 y noviembre 6, 1912.
110. Juan Althaus Dartnell, nació en París el 6 de diciembre de 1879; ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1897, recibiendo el grado de alférez de fragata el primero de febrero de 1905. Posteriormente, en mayo de 1910, revistando en el crucero *Coronel Bolognesi*, fue nombrado en comisión del servicio a Francia para la supervisión de la construcción de los sumergibles *Ferré y Palacios.* El 8 de enero de 1912, el teniente primero Juan Althaus, familiar del aviador Jorge Chávez Dartnell y como este, descendiente del almirante Guise, fue designado comandante del sumergible *Ferré.* Más tarde llegó a ser director de la Escuela Naval y jefe del Estado Mayor de la Marina. Se retiró con el grado de capitán de navío el 6 de diciembre de 1939, falleciendo en Lima el 10 de julio de 1970. ORTIZ, Jorge y CASTAÑEDA, Alicia..., *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano.* Lima, 1993. Dirección General de Intereses Marítimos, Tomo 1, p. 20.
111. *Peru Today*, diciembre 1912, vol. IV, p. 477.
112. José Gálvez Chipoco nació en Lima el 27 de febrero de 1880. Ingresó a la Escuela Naval el 21 de abril de 1896, egresando con el grado de alférez de fragata el 1° de febrero de 1906. En enero de 1911 fue designado en comisión del servicio a Francia para la supervisión de la construcción de los sumergibles *Ferré y Palacios*, siendo nombrado el 8 de enero de 1912 comandante del *Palacios*, haciendo el viaje de regreso al Callao a bordo del *Kangourou* con el sumergible a su mando. Posteriormente, cuando desempeñaba la jefatura de la Segunda Sección del Estado Mayor General de la Marina, el Ministro del Ramo lo nombró el 25 de febrero de 1918 integrante de la Comisión Científica Universitaria que debía dirigirse al centro de la República. Falleció en Lima el 20 de marzo de 1936. CASTAÑEDA, Alicia..., *Reseñas Biográficas de Oficiales de Marina.* Lima, 1999. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, p. 92.
113. *El Comercio,* noviembre 11, 1913.
114. A.H.de M. Libro N° 3, ff. 114.
115. BASADRE..., *Ob. cit.*, T. XII, p. 241.
116. A.H.de M., (Oficio del Encargado de Negocios del Perú en Londres al Ministerio de Relaciones Exteriores.- 6 de Setiembre de 1912 y transcrito al Director de Marina en Oficio del 15 de Noviembre 1912). VER
117. ORTIZ SOTELO..., *Ob. cit.*, pp. 55-56.

118. A.H.de M. Libro copiador N° 3, ff. 136-138.
119. *Dictamen Borda*, 29 de setiembre de 1915, p. 88.
120. A.H.de M. Ministerio de Guerra y Marina 1915, Libro N° 226, ff. 363, 364 y 368.
121. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 8.
122. *El Comercio,* febrero 12, 1917.
123. *El Comercio,* febrero 13, 1917.
124. *El Comercio,* febrero 11, 1917.
125. ORTIZ SOTELO..., *Ob. cit.*, p. 62.
126. *Memoria de Guerra y Marina*, 1906.
127. *El Comercio,* setiembre 18, 1907.
128. *Diario de Debates*, Cámara de Senadores, 6 de diciembre de 1912. A.H.de M., Flotilla de Loreto, Libro N° 598, f. 9.
129. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 1.
130. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 33.
131. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 54.
132. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1915, Libro N° 748, f. 53.
133. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, ff. 81-82.
134. A.H.de M. Ministerio de RR.EE., doc. 38.
135. A.H.de M. Ministerio de RR.EE., doc. 51.
136. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 25.
137. *Legislación Militar de Guerra y Marina...*, T. 9.
138. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 598, f. 32.
139. *El Comercio,* octubre 19, 1917.
140. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1918, Libro N° 687, f. 392.
141. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1913, Libro N° 362, f. 35.
142. A.H.de M. Flotilla de Loreto 1916, Libro N° 530, ff. 110-111.
143. *La Prensa*, 1908.
144. *El Comercio,* abril 2, 1908, edición de la mañana.
145. *El Comercio,* agosto 10, 1912, edición de la mañana.
146. A.H.de M. Ministerio de Guerra y Marina, Libro N° 226, ff. 241-242.
147. A.H de M.RR. EE. 1912, doc. 24.
148. VALDIVIESO, guardiamarina César..., "El artillado de los buques". En: *Revista de Marina.* Agosto 1907, pp. 152-155.
149. *Revista de Marina*, setiembre 1907, pp. 194-199.

Capítulo XIX
EL PERÚ Y LA MARINA

A. LA ASOCIACIÓN NACIONAL PRO-MARINA

En 1907, la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* revivió el espíritu de nuestros compatriotas y a iniciativa del capitán de corbeta Augusto Pimentel se fundó la Liga Patriótica Naval, siendo su primer presidente el capitán de navío Gregorio Casanova, imponiéndose como misión la de reunir fondos para la compra de un buque-escuela para la Marina, así como fomentar la educación nacionalista entre los niños y jóvenes.

1909 fue un año muy difícil para el país por el litigio de límites con Bolivia, ya que el arbitraje de Argentina y la firma del laudo correspondiente, provocó el ataque de la legación peruana en La Paz. Fue también el año en que la ocupación chilena de Tacna y Arica agudizó sus ataques contra los peruanos residentes en esas localidades. Asimismo, el Ecuador iba a rechazar el arbitraje de la corona española.

Ante todos estos hechos, el país se conmovió profundamente; el convencimiento de que la falta de poder militar nos ponía en cualquier momento a merced de nuestros enemigos, determinó a un grupo de peruanos a actuar resueltamente con el propósito de promover el sentimiento nacionalista del país a favor de la defensa nacional, especialmente de la Marina. De esa situación nació en Lima la Asociación Nacional Pro-Marina, a iniciativa del ingeniero Teodoro Elmore, quien tenía la inquietud de crear una institución particular que prestase permanente apoyo a la Marina.

El 28 de agosto, un grupo de personas perteneciente a diferentes agrupaciones liberales, al comercio, a los institutos armados y al cle-

ro, se reunieron en la Sociedad de Ingenieros, situado en el portal de Botoneros en la Plaza de Armas, y dieron vida a la Asociación Nacional Pro Marina. Pocos años después (enero de 1911), el comandante Casanova refundió la Liga Patriótica Naval con esta nueva institución, aportando una respetable suma de dinero[1]. Pro Marina aglutinó también a la Sociedad Patriótica de los Obreros de Mollendo, del señor Juan J. Koster, y la Liga Patriótica Universitaria presidida por el doctor Luis Felipe Villarán. Las sociedades mencionadas le hicieron entrega de los fondos que habían colectado.

La propuesta de Elmore se basaba en los siguientes propósitos:

"Inculcar en el sentimiento público del país, el concepto de que el Alma Mater nacional es la Marina, si queremos valer y gozar de su independencia.

Formar en todos los centros nacionales y hoy especialmente en los de la costa, el gusto por los elementos de Marina y las inclinaciones hacia ésta, dirigiéndose la voluntad y la juventud hacia ella.

Favorecer la vida en el mar, la formación de clubes de regatas en todos los puertos de la costa y en nuestra red fluvial.

Preparar activa e intensamente la voluntad pública en favor de la Marina, de manera que satisfaga un presupuesto de marina acorde a sus necesidades.

Contribuir a la adquisición de un buque-escuela"[2].

El primer comité directivo provisional estuvo conformado por los ingenieros Teodoro Elmore, quien lo presidía, C. E. Velarde como secretario y E. Laroza como tesorero. Los acuerdos que se tomaron fueron los de encargar a una comisión la elaboración del proyecto de estatutos, comisión conformada por nueve de sus miembros, de los cuales tres debían ser marinos. El segundo acuerdo fue el de lanzar un boletín, al que se denominó *Pro-Patria*, en el cual debía difundirse la obra de la Asociación. Otro de los acuerdos fue el de dedicar los fondos provenientes de las cotizaciones y donativos a la compra de un buque escuela, manteniéndose la asociación con las cuotas de los socios fundadores.

La asociación debía tener cuatro clases de miembros: socios de número, socios activos, socios patronos y colectividades. Los primeros eran personas sin distinción de sexo, edad o residencia, que después de inscribirse contribuían con un sol de plata al trimestre. Socios activos eran aquellos que además de la cuota del sol de plata, se comprometían a entregar un sol mensual para los gastos de organización y propaganda, así como prestar su concurso personal en las actividades de la asociación. Los socios patronos, debían contribuir con cincuenta libras oro por una sola vez, como vitalicios, o con una cuota mensual de una libra. Las colectividades eran instituciones públicas y privadas que podían inscribirse nombrando un representante; debían contribuir con una cuota mínima mensual de una libra.

La primera manifestación pública de la flamante institución fue el

8 de octubre de 1909, con ocasión del 30 aniversario del combate de Angamos, que se celebró en la Plaza Grau del Callao. A la ceremonia asistieron miembros de diferentes instituciones civiles, la Escuela Naval, la familia de Grau, representantes de las universidades, colegio Guadalupe, jefes y oficiales de Marina. Hasta el día de hoy, el 8 de octubre, representantes de la Asociación están presentes en las ceremonias centrales en honor a la Marina y al combate de Angamos. Como nota curiosa acotaremos un comentario que apareció en la revista *Variedades* en 1917, al respecto:

> "La Sociedad Pro-Marina, una de las instituciones nacionales que más celosamente exalta la bandera patriótica en todo momento, aprovechó de esta ocasión para hacer una colecta especial para arbitrarse más fondos para el buque-escuela. La nueva institución de las girls-scouts destacó a buen número de sus simpáticas "miembras" para que hicieran una colecta un poquitín molestosa por la forma como se hizo, en teatros y calles"[3].

La primera asamblea llevada a cabo en diciembre de 1909, con el objeto de informar sobre las actividades llevadas a cabo por el comité provisional y elegir al nuevo comité que debía dirigir la asociación a partir del año siguiente. Este comité estuvo presidido por el doctor Anselmo Barreto, como vice directores, el contralmirante Melitón Carvajal e ingeniero Federico Villarreal y como tesorero Raymundo Morales[4].

> Una de las primeras acciones de la nueva asociación fue la de difundir la necesidad de un poder marítimo. Por ello se designó al director de la Escuela Naval, capitán de navío Eulogio Saldías, para que en el local de la Sociedad Geográfica, dictara una conferencia sobre la importancia de la Marina en general y la organización de la escuadra.

La misma directiva, paralelamente a su labor de difundir las necesidades de la Marina, se abocó en su principal tarea, la compra de un buque-escuela, para lo cual lo primero era definir cuál era la nave más aparente. La comisión que se nombró al efecto, integrada por los capitanes de navío José Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, propuso que se adquiriese un sumergible. El dinero necesario podía reunirse a través de los comités departamentales, asignando a cada departamento una suma que debía erogar. Este propósito debía difundirse mediante un manifiesto que circularía por todo el país. Sin embargo, aún pasarían muchos años para que Pro-Marina tratara de llevar a efecto su deseo de adquirir un sumergible.

Otra de las actividades fue la de apoyar, junto con la Sociedad de Ingenieros, la formación de la Liga Peruana Pro Aviación en noviembre de 1910. En los años correspondientes al Oncenio de Augusto B. Leguía, estuvo presente apoyando la creación de la Escuela de Hidroaviación de Ancón y entregó joyas para repotenciar la aviación ante el conflicto con Colombia en 1933.

El boletín *Pro-Patria* se publicó por primera vez en setiembre de 1909. Su carátula, diseñada por el sabio Pedro Paulet, aparte de presentar el mar y buques de guerra, incluía un globo aerostático en primer plano, ostentando el pabellón nacional. En 1915, el vicepresidente solicitó al ministro una subvención para la publicación del boletín, comprometiéndose a entregar al estado 500 ejemplares para su difusión en oficinas de sus dependencias (7 de agosto de 1915).

Año a año los pueblos, a través de los comités departamentales, continuaron enviando sus erogaciones cada 8 de octubre y 7 de junio. En 1916 se tenía reunido más de un millón de soles, resolviéndose adquirir sumergibles, a pesar de que el gobierno de ese entonces solicitó los fondos para reparar los buques. En el Informe Borda, se apeló al patriotismo de los directivos de Pro-Marina para que entregasen el dinero a fin de "detener la pérdida irremediable y la destrucción total de la escuadra"[5]. Sin embargo la Asociación no lo aprobó y el Gobierno respetó las razones dadas por Pro-Marina.

En 1918, la Asociación se dirigió a diferentes astilleros de Europa, América y Japón, solicitando propuestas y planos para la construcción de sumergibles, pero los astilleros contestaron que no podían comprometerse por encontrarse dedicados a atender los pedidos de material de las naciones aliadas enfrascadas en la Primera Guerra Mundial. En 1919 se abordó nuevamente el tema, cuando ya se tenían en caja cerca de dos millones de soles.

Nuevamente en 1920, Pro-Marina decidió invertir las erogaciones en adquirir submarinos. El programa consistía en la compra de tres sumergibles de 450 toneladas en Italia al astillero Ansaldo, que debían denominarse *Tacna, Arica y Tarapacá*. Esta decisión de la Asociación provocó un conflicto con el Ministerio de Marina, quien ordenó que oficiales que formaban parte de la Misión Naval Americana informaran sobre la conveniencia de adquirir estas embarcaciones en Italia. El conflicto se agudizó, cuando la Misión Naval Americana observó la compra de los submarinos italianos, emitiendo un informe sobre las fallas de ese tipo de submarinos, sobre todo en la estabilidad, produciéndose discrepancias entre los mismos oficiales navales sobre el asunto. El capitán de navío L. D. Causey, de la Misión Naval Americana, a solicitud del ministro de Marina informó al respecto que el costo era excesivo, comparado con el los submarinos del mismo tonelaje diseñados en los EE.UU. Asimismo, señalaba que los submarinos de ese tipo no tenían estabilidad suficiente para operar con eficiencia en el mar, bajo condiciones de guerra, y que tenían un fuerte balance que los hacía muy poco firmes como plataformas para el fuego de artillería[6].

Este programa, con el contrato ya firmado, fue anulado, porque los submarinos no pudieron ser pagados. Posteriormente, fueron vendidos a Argentina.

El gobierno de Augusto B. Leguía formó una nueva asociación, dándole carácter legal, por lo que la primitiva asociación dejó de funcionar y paralizó las erogaciones, debiendo entregar los fondos a la Caja de Depósitos.

La intervención del gobierno de Leguía en forma inusitada, no fue para amparar y dar garantías a las decisiones de la mayoría, que tratándose de una entidad colectiva y privada, era la única autoridad para resolver sus cuestiones internas, sino que sustituyéndose de ella, impuso su propio criterio, nombrando presidente de la Asociación a don Guillermo Rey, con facultades para proceder a su reorganización.

Para legalizar esta acción expidió la Ley 4466 del 23 de enero de 1922, que declaraba a Pro-Marina como institución de carácter nacional, y desnaturalizando la función legislativa, reconoció como legítimo personero de la Asociación al comité constituido de manera irregular. No fue eso bastante para restablecer la normalidad de la institución. El comité presidido por el señor Juan E. Bravo mantuvo la legitimidad de su mandato que el Gobierno había desconocido y llevó el asunto a los estrados judiciales. Por ello fue necesario la emisión de la resolución suprema del 14 de marzo de 1922 y la promulgación de la ley 4936, que creó el Fondo de Defensa Nacional, el 28 de enero de 1924, por la cual el poder ejecutivo debía invertir en la ejecución gradual del plan de adquisiciones para la defensa militar y naval, todo lo que existiere recaudado por las diferentes Juntas Patrióticas organizadas en el país. Fueron necesarias estas normas para que Pro Marina hiciera entrega de la suma que custodiaba, pero manteniendo en su poder una barra de plata de siete kilos 870 gramos que había formado parte también de las erogaciones populares.

Desde entonces, el comité oficial designado por el gobierno cesó en sus funciones, y el comité presidido por el señor Bravo quedó de hecho también en receso, toda vez que desconocido por las autoridades, no le era dable llevar a cabo ninguna acción.

Ante la inacción de Pro-Marina, en 1925 se creó la Liga Naval del Perú, con la finalidad de efectuar propaganda y recaudar fondos en pro de la Marina. Esta asociación fue diseñada en 1956 y sus fondos y archivos pasaron a Pro-Marina[7].

El litigio duró varios años hasta que en 1932 fue reconocida como institución oficial.

B. EL CENTRO NAVAL. LA REVISTA DE MARINA

El Centro Naval del Perú fue fundado en 1900 a iniciativa de oficiales de Marina encabezados por Daniel S. Rivera, Federico Sotomayor y Ernesto Caballero y Lastres, como un centro social al que pertenecerían no solamente el personal de Marina, sino también elementos civiles

simpatizantes de la institución naval. Su fundación ha sido detallada en el tomo de la *Historia Marítima* correspondiente a ese periodo[8].

La junta directiva del Centro Naval en 1907 estaba conformada de la siguiente manera:

Presidente activo	Contralmirante Toribio Raygada
Vicepresidente	Señor Ismael de Idiáquez
Secretario	Doctor Augusto Cazorla
Pro-Secretario	Teniente 2do. José R. Gálvez
Tesorero	Señor Francisco Valdivieso
Bibliotecario	Capitán de navío José Ernesto de Mora
Vocal	Señor Miguel A. Velarde
Vocal	Teniente 2do. Manuel Clavero
Vocal	Señor Luis F. Villarán
Vocal	Ingeniero Carlos Black

En la *Memoria del Centro Naval* correspondiente a 1907, Raygada hace mención a la satisfacción de ver plasmado el logro de la fundación de la *Revista de Marina*.

El 15 de diciembre de 1907 se llevó a cabo la elección de cargos de la Junta Directiva para el año 1908, cuyo resultado fue el siguiente:

Presidente activo	Contralmirante Toribio Raygada
Vicepresidente	Capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres
Secretario	Señor Francisco Dammert
Pro-Secretario	Teniente 2do. Víctor M. Galdó
Tesorero	Señor Ismael de Idiáquez
Bibliotecario	Capitán de fragata Carlos García Rosell
Vocal	Capitán de corbeta Augusto R. Pimentel
Vocal	Señor M. Tirado
Vocal	Señor Luis F. Villarán
Vocal	Ingeniero Carlos Black

La *Memoria* de esa directiva informaba que se había suscrito un contrato entre el Gobierno y la empresa del ferrocarril inglés, en que este se obligaba, por escritura pública, a construir un local para el Centro Naval, en el sitio que debía ocupar aquella empresa. Como sabemos, el Centro funcionaba en el segundo piso de las oficinas del ferrocarril inglés, local que no era apropiado para el funcionamiento del Centro.

Las actividades de esta institución fueron muy limitadas en los siguientes años, por la falta de local apropiado, y quedó prácticamente en receso. El 6 de mayo de 1919, jefes y oficiales de la Armada que se habían reunido en el crucero *Grau*, suscribieron un acta designando una comisión presidida por el capitán de navío José M. Olivera para que se encargara de reorganizar el Centro Naval y gestionar que la empresa del ferrocarril cumpliera con construir un local para el Centro

El Centro Naval del Perú antes del año 1919, en su local primigenio que funcionaba en el segundo piso de la empresa del Ferrocarril Inglés. (Reproducida del Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).


ENGLISH RAILWAY FOR LIMA & CHORRILLOS



Capitán de navío Toribio Raygada, presidente del Centro Naval el año 1907 que se creó en su seno la *Revista de Marina*. (Reproducida de *Prisma*, Año II, N° 18, Lima, 16 de julio de 1906).

Naval, según un contrato celebrado con el Gobierno. Esta comisión continuó sesionando, esta vez en el local de la prefectura del Callao, ocupándose de la revisión de los estatutos.

El 13 de junio, la comisión resolvió declarar inaugurado el Centro Naval, con la Junta Directiva Provisional constituida de la siguiente manera:

Presidente activo	Capitán de navío José M. Olivera
Vicepresidente	Capitán de fragata Julio V. Goicochea
Tesorero	Capitán de fragata Julio Carvajal
Secretario	Capitán de corbeta Federico Díaz Dulanto
Pro-Secretario	Teniente 1ro. Enrique Labarthe
Bibliotecario	Teniente 2do. José R. Alzamora
Vocal	Capitán de fragata José R. Gálvez
Vocal	Capitán de fragata Carlos E. Black
Vocal	Capitán de fragata Manuel D. Faura
Vocal	Capitán de corbeta Aurelio de la Guerra
Vocal	Capitán de corbeta Héctor Mercado
Vocal	Capitán de corbeta Carlos Rotalde

La junta trabajó hasta octubre, en que fue reorganizada por renuncia de Olivera y ausencia de algunos de sus miembros, que habían tenido que partir en comisión al extranjero. La nueva junta incluyó como secretario al capitán de corbeta Víctor Escudero, bibliotecario al teniente 2do. Mariano H. Melgar y vocal el capitán de fragata Tomás Pizarro. En esa asamblea se acordó reconocer como socios honorarios al presidente de la República y al ministro de Marina, así como socios fundadores a todos los miembros de la Armada que solicitaran su ingreso antes del 1ro. de octubre de ese año.

Este comité, deseoso de cumplir con el cometido inicial, continuó gestionando con la empresa del ferrocarril el cumplimiento del contrato, viendo frustradas sus expectativas, ya que esta empresa reclamaba constantemente al Gobierno, el cual tenía que dar solución a este asunto. Al final, se desechó la idea de recurrir al poder judicial, ante el temor de iniciar un largo y dispendioso proceso judicial, sin tener seguridad de éxito[9].

Esta situación trajo algún desaliento, ya que a pesar de la subvención y los ingresos por las cuotas de los socios, no se contaba con dinero suficiente para hacer frente al alquiler de un local. Ante esa situación, el ministro de Marina Lauro Curletti ofreció construir un local con todas las comodidades, por cuenta del ministerio. Lamentablemente, el plan primitivo fue modificado, ya que la cercanía de las fiestas por el Centenario de la Independencia, obligaron a la transformación del local de la capitanía del puerto en sede del Centro Naval[10].

El 26 de julio de 1921, se inauguró el nuevo local frente a la Plaza Grau del Callao, cuya titulación recién se obtuvo en 1940.

1. LA REVISTA DE MARINA

Para nuestra Armada, el año 1907 constituyó indudablemente un año de expectativas y realizaciones. En efecto, en aquel año arribaron los flamantes cruceros *Grau y Bolognesi* en medio de la correspondiente algarabía nacional; asimismo, en ese año se incrementó la Misión Naval Francesa, la cual venía aportando con nuevas ideas, así como se mandaron a perfeccionar al extranjero a muchas promociones salidas de la Escuela Naval, y también el paulatino renacimiento de nuestra Marina Mercante, al tomar un nuevo impulso con la creación de la Corporación Peruana de Vapores.

En general, se notaba en varios ámbitos una mayor conciencia naval. Es así como el entusiasmo de un grupo de oficiales que conformaban la directiva del Centro Naval, acogiendo ideas y opiniones se dieron a la tarea de crear un órgano de información que reflejara las ideas e inquietudes del personal naval y que aportara los nuevos conceptos de la ciencia naval moderna, ampliando los conocimientos técnicos y científicos de la época, dando oportunidad para que los miembros de la Armada pudieran expresar sus ideas en pro de su institución.

Fue así como en el ejercicio de la Junta Directiva presidida por el capitán de navío Toribio Raygada, se creó como órgano informativo la Revista de Marina, en marzo de 1907. Su primer director fue el teniente segundo Manuel Clavero, el mismo que sucumbiría heroicamente cuatro años más tarde defendiendo la integridad de la Patria en la Amazonía. El 15 de abril de 1907 apareció el primer número. Se reproduce a continuación el Editorial de aquel número inicial, por considerarse de interés:

> "Dando cumplimiento a lo dispuesto en los Estatutos del Centro Naval, a la vez que satisfaciendo una necesidad que desde hace tiempo se dejaba sentir en el seno de nuestro personal, aparece esta Revista en la que los oficiales de marina, así como todos los dedicados a las cosas del mar, encontrarán informaciones extractadas de revistas extranjeras y publicaciones de todos los que, perteneciendo al Centro, deseen colaborar en ella.
>
> Para que la existencia de esta revista quede asegurada, debemos todos aunar esfuerzos; porque sólo de esa manera se podrá sostener en la práctica lo que sería irrealizable con sólo el esfuerzo aislado. Verdad es que al principio se presentarán inconvenientes, pero nada significarán, si los llamados a sostenerla, dejan a un lado todo aquello que, en último análisis, no se traduzca en algo positivo, y piensan que, a la par del resurgimiento de nuestro poder naval, se impone la existencia de publicaciones como la presente, que exteriorizando el pensamiento, revelen el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar.
>
> Como en la actualidad las invenciones navales se multiplican de manera asombrosa, haciéndose por esto el campo de los conocimientos del

marino más y más vasto, se requiere, de manera imperiosa que el oficial de marina, si no quiere abdicar su honroso puesto, quedando rezagado en sus conocimientos, siga con atención esas rápidas evoluciones, lo que sólo se conseguirá leyendo el sin número de revistas que en el día se publican en todos los idiomas; pero como esto presenta graves dificultades, porque no todos están en condiciones de hacer frente al desembolso que ocasionan esas suscripciones, ni todo lo contenido en ellas les interesa directamente, aparte de que no podrían salvarse los inconvenientes que presentan las traducciones, es que cada cual, dentro de la esfera de sus aptitudes, debe coadyuvar a esta obra, y si llegamos a realizarla, habremos dado una prueba de cohesión en nuestro modo de pensar.

Es en el periodo de paz, en el que el oficial de marina debe preocuparse en almacenar el mayor caudal de conocimientos, a fin de penetrarse con calma del espíritu de ellos, a la vez que de sus aplicaciones en los momentos supremos, porque no es la guerra misma la que puede dar la educación militar, ella no hace sino perfeccionarla; y por lo mismo, su estudio debe practicarse antes de pensar en hacerla. No es pues en los momentos críticos cuando debe recurrirse a conocer los procedimientos que deben emplearse: no es la guerra un campo de ensayo; es en ella donde van a aplicarse los conocimientos adquiridos y adaptados de antemano, al medio en que se van a actuar. No basta tener elementos de defensa; necesario es saberlos emplear y sacar de ellos su rendimiento máximo en la acción; pues no siempre la fuerza bruta es la que vence en las luchas materiales por la vida de las naciones y muchos ejemplos hemos tenido últimamente que confirman este aserto, mostrándonos que la solución favorable no es del que sólo esgrime el acero, sino del que llama, además, en su ayuda, al cerebro preparado por el estudio para la guerra.

Pero, al mismo tiempo, se hace necesario tener la convicción de que todo lo estudiado ha sido asimilado; pues sucede muchas veces, que, debido a un fenómeno de auto sugestión, se cree poseer muchos conocimientos después de haber leído mucho, cuando en realidad estos no existen sino en un estado embrionario y débil para resistir las conmociones de la crítica. Si convencidos de esto, procuramos revestir la acción, exteriorizándolos, haciendo por medio de la discusión metódica y razonada, esa gimnasia intelectual, que dilata y fija lo absorbido en la lectura, llegaremos a adquirir la certeza de no haber perdido el tiempo y de poseer aptitudes, ante el criterio de los extraños, y no ante el nuestro, solamente.

Guiados por este pensamiento y teniendo en cuenta que, así como el país se esfuerza en poner en nuestras manos todo ese material de guerra que traerá consigo nuestro futuro engrandecimiento, así debemos esforzarnos en corresponderle con la acumulación de conocimientos que nos pongan en condiciones de hacer frente, sin vacilación, a cualquier transición por ruda que ella sea.

Esta revista por ser el órgano de una corporación formada por miembros no sólo de la Marina, sino también del elemento civil, tiene otro objetivo, muy importante por cierto: conseguir el valioso concurso de estos, despertando la afición por todo lo que se relacione con la marina de una manera general.

En un país como el nuestro, cuyo progreso está íntimamente ligado con el desarrollo de su poder marítimo, se hace necesario que el anhelo de todos se incline hacia la realización de una de las obras más positivas y a la que todo pueblo que vea por el porvenir y seguridad de sus instituciones, aspira sin desfallecer un solo instante: el desarrollo de su poder marítimo que le garantice la supremacía en el mar. Al interés de los profesionales, debe unirse el entusiasmo siempre creciente de los civiles de la consecución de este ideal; y, si llega a realizarse, se obtendrá en cambio la tranquilidad de nuestros hogares, porque desgraciadamente, como nos lo muestra la historia de los últimos tiempos, no se ha podido evitar, a pesar de la existencia de fórmulas, altruistas y desprovistas de todo espíritu guerrero, las soluciones por las vías bélicas.

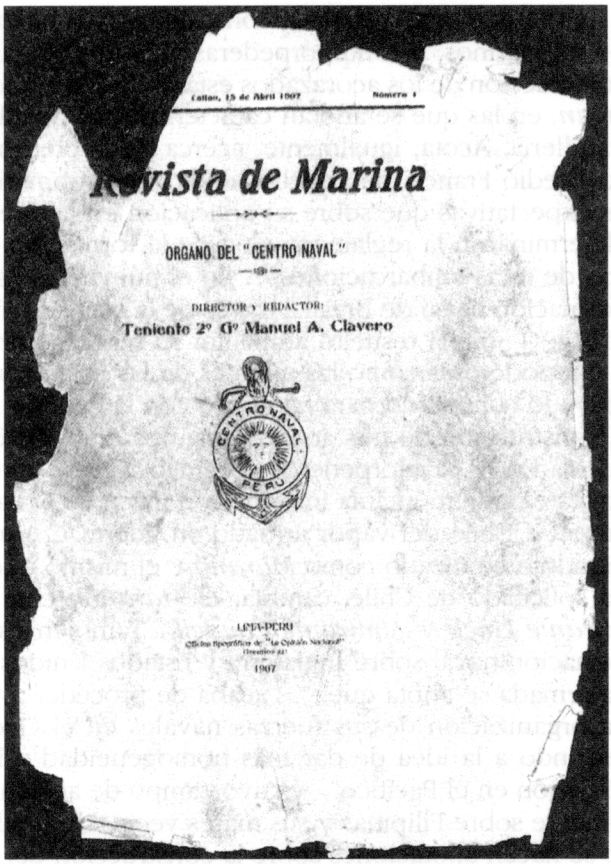
Esta Dirección no duda que, venciendo escrúpulos y desoyendo teorías exageradas, todos los socios del centro, concurrirán a este llamamiento, llenando las páginas de esta Revista, con todo aquello que propenda a darle larga vida y crédito merecido.

Si esto se realiza habremos dado un paso más en beneficio de nuestra institución y, a no dudarlo, en provecho de cada socio en particular y de todos en general"[11].

Meses después de haber aparecido el primer número (abril), el gobierno del presidente Pardo mediante resolución suprema de 12 de agosto de 1907, asignó una subvención de 5 libras mensuales a fin de impulsar la publicación de la Revista, en calidad de órgano del Centro Naval del Callao.

Este primer número divulgó las principales características marineras de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* que aún se hallaban en los astilleros ingleses de la casa Armstrong y Vickers y que luego llegarían al puerto del Callao en agosto de ese año. El tercer ingeniero del *Bolognesi,* Arcángel Lino tituló el breve artículo "El crucero peruano Coronel Bolognesi"; el otro se denominó "Crucero Almirante Grau"[12]. Asimismo, en este mismo número se incluyó valiosa información naval del mundo consignada en la sección *Crónica extranjera*, la misma que contenía referencias a las marinas de Inglaterra, Francia, Austria-Hungría, Alemania, Japón y los Estados Unidos de Norteamérica. Esta sección se repitió en los siguientes números.

Así, en el número 2, se incluye información sobre la entrada en servicio de 6 contratorpederas alemanas y la construcción de otras 12; igualmente, informa sobre el programa naval de la Marina Real de



El primer número de la *Revista de Marina*, como órgano del Centro Naval, aparecida el año 1907. (Reproducida de *Centro Naval del Perú – 100 años*. Lima, 2000).

Holanda, la misma que comprendía la construcción de 4 acorazados, 3 cañoneros, 4 submarinos, 6 contratorpederas y 27 torpederas; también divulgó la construcción de los acorazados estadounidenses *South Carolina y Michigan*, en las que se anotan características y detalles de esas naves y su artillería. Acota, igualmente, acerca de la creciente importancia que concedió Francia de aquellos años a los submarinos y que las fundadas expectativas que sobre su aplicación en la guerra habían generado, determinaron la reglamentación de la formación del personal al servicio de estas embarcaciones"[13]. En el número 3, esta sección difundió información naval de Brasil a través de la cual se señalaba que dicha República: "... había resuelto aumentar su marina, con unidades de combate tan poderosas como las mejores de las primeras potencias navales" habiendo contratado para tal efecto con la casa de Armstrong y Vickers la construcción de tres acorazados, tres cruceros de 1ª clase de gran velocidad y 18 cazatorpederos oceánicos.

Asimismo, este número incluía información naval de Ecuador, resaltando la compra a Chile del vapor armado en guerra *Casma*, antiguo *Águila*, habiéndolo bautizado como *Marañón*, el mismo que se anuncia "... se ha solicitado de Chile, cambiar el *Marañón* con los exploradores *Almirante Linch* y *Almirante Condell*". También esta sección incluye información naval sobre Inglaterra y Estados Unidos. Respecto a esta última armada se anota que: "... acaba de proceder a una refundación de la organización de sus fuerzas navales en el Océano Pacífico", obedeciendo a la idea de dar más homogeneidad a las fuerzas navales de estación en el Pacífico", y cuyo campo de acción se extiende principalmente sobre Filipinas y sus mares vecinos". Finalmente, en este número se hacen anotaciones sobre la construcción del acorazado *Duilio* y su gemelo *Dándolo,* de la Marina italiana, así como de otros aspectos navales[14].

Este mismo número incluyó una nueva sección denominada *Crónica Nacional* dedicada a la reseña de las actividades navales en el país, en la que, por ejemplo, reprodujo del *The Engineer* del 1° de febrero de 1907, datos referentes a las pruebas de máquina del crucero nacional *Coronel Bolognesi*, así como se anotaron igualmente las del *Almirante Grau.*

En el número 4 de la revista la *Crónica Extranjera* ofrece información de la República Argentina, sobre todo de sus cañoneras acorazadas de río y la telegrafía sin hilos, así como sobre las marinas de Japón, Italia, Francia y España[15].

Aunándose la *Revista* al acontecimiento de la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* el 10 de agosto, editorializó:

> "La presencia de estos cruceros en nuestro primer puerto y su ingreso a formar parte de nuestra renaciente armada marca un acontecimiento de

trascendental importancia para el País en general, y un motivo de aliento para los que se dedican a la carrera de la marina.

Ellos simbolizan nuestro futuro desarrollo marítimo y, como consecuencia natural poder de nuestras energías por tanto tiempo aletargadas, por falta de elementos apropiados que le sirvieran de instrumento para su manifestación"[16].

De otro lado, en este número la revista inserta el artículo de la *Revista de Marina de Chile*, "La Oficina de navegación de la Armada", así como las *Crónicas Nacional y Extranjera* respectivamente. La primera divulga las actividades realizadas por la Liga Patriótica Naval bajo la dirección del capitán de navío Gregorio Casanova y la activa labor del teniente 1° Augusto R. Pimentel; asimismo, informa sobre el Dique flotante que quedó fuera de servicio. En la sección internacional destaca información sobre las marinas de Argentina (presupuesto para 1908 y la Escuela de conscriptos de la Armada), de Chile (presupuesto para 1908), de Ecuador (informa sobre la devolución a Chile del transporte *Marañón* a cambio del buque explorador *Almirante Simpson*) de Brasil (creación del Almirantazgo), Inglaterra (irregularidades en el Almirantazgo y lanzamiento del crucero acorazado *Inflexible*) de Austria-Hungría, de Rusia y China[17].

El número 6 de la *Revista de Marina* publicó el artículo "Algunas consideraciones sobre nuestro material de artillería", suscrito por el teniente 2° Juan Althaus, a través de las cuales se examinó nuestro material de artillería así como la mejor manera de utilizarlo, "... y las medidas que urge adoptar para preparar el personal en el empleo de esta artillería". Se incluyó, asimismo, una conferencia "Preparación e iniciación del tiro de combate", ofrecida a los oficiales del crucero *Buenos Aires* en puerto Madryn por el teniente de fragata Gabriel Albarracín[18]. Igualmente, divulgó de la *Revue de L'Armée et Marine* el interesantísimo y pormenorizado artículo comparativo sobre las marinas de los Estados Unidos y el Japón, en la medida que su valor radicaba en que:

"Después de muchos meses, las relaciones entre los Estados Unidos y el Japón preocupan vivamente a la prensa universal. No hay día en que no se registre un nuevo incidente que parece presagiar una ruptura posible de las relaciones entre ambos países"[19].

También cuenta este número 6, la siempre informada sección *Crónica Extranjera*, anotando que el Senado chileno había autorizado la venta de sus buques *Almirante Lynch, Almirante Condell y Almirante Simpson* a una nación amiga. Asimismo, esta sección hizo conocer que en Brasil se había constituido la Liga Marítima Brasilera. Respecto a los Estados Unidos, confirmaba del viaje de la escuadra norteamericana al Pacífico, describiendo el itinerario, la composición de la flota, com-

bustible y carbón a ser consumido y la velocidad promedio. Sobre la Marina francesa, se acotaba en torno a los ensayos de las máquinas con resultados inesperados de los acorazados *Democratie* y *Justicia*. La información inglesa se refería al sistema de reclutar y educar a los jóvenes que luego llegarían a ser oficiales de esa marina de guerra, difiriendo del método americano[20].

En el número 7 se informó a los usuarios sobre las principales ocurrencias navales en el Perú y el mundo. En nuestro ámbito nacional describe el viaje de los recién llegados cruceros *Almirante Grau y Coronel Bolognesi*, con rumbo al norte, con el objeto de visitar los puertos de la República, permaneciendo formados en división hasta Salaverry separándose el día 30 en la madrugada, partiendo el 30 el *Bolognesi* hacia Paita y el *Grau* al sur de Ilo, de cuyos puntos regresaron veinte días después al Callao. Señala la información, adicionalmente, que era: "... de interés dar a conocer el resultado del empleo de los aparatos inalámbricos de estas naves, que lograron, al separarse en el puerto de Salaverry, estar en constante comunicación hasta 200 millas". Igualmente, informa la *Crónica Nacional* que el crucero *Duguay-Trouin,* a cuyo bordo se encontraban practicando los guardiamarinas de la última promoción, zarpó de Brest el 10 de octubre, para efectuar la primera parte de su campaña de instrucción de 1907-1908[21].

El citado número da cuenta sobre los acontecimientos navales en el mundo. Así, de la marina alemana informa haberse obtenido resultados extraordinarios con el destroyer a turbina G. 137 construido para esta armada. Respecto a la marina brasilera, se divulga la creación tanto del Consejo del Almirantazgo en reemplazo del Consejo Naval como del Estado Mayor de la Armada, así como la navegación del torpedero de primera clase *Goyaz* desde Inglaterra a dicho país. De Chile se informaba que el contratorpedero *Almirante Simpson* sería entregado al Ecuador a cambio de la devolución del transporte *Marañón;* sobre el acorazado *Kashima*, resultando 46 muertos tras un ejercicio de tiro al blanco. De Estados Unidos resaltaba la información sobre el lanzamiento del buque explorador *Salem* y su incorporación a la marina norteamericana. Finalmente, la armada británica contaba con un nuevo acorazado, el *Agamemnon*, el cual dio sus primeras pruebas a satisfacción[22].

El siguiente número de la revista, trajo dos artículos de interés como: "El reclutamiento de los oficiales de marina en Francia" y "Golpes de fuego hacia atrás: Producido por las modernas pólvoras sin humo", de la *Revista Engineering*. Por otro lado el citado número reprodujo el artículo "Apuntes sobre la costa del Perú", cuyo autor con el seudónimo de *Homónomo*, describió en cuarenta escuetos puntos el perfil de nuestro litoral[23].

Por su parte, en el número siguiente se insertó un controvertido artículo titulado: "Los nuevos cruceros peruanos", cuyo autor fue el mismo seudónimo antes citado, quien examinaba estas naves como elementos de escaso valor militar[24].

Este artículo, sin embargo, fue replicado en el siguiente número por el teniente 2° Juan Althaus, el cual sostenía que:

> "... sin desconocer el interés que presenta semejante estudio y el trabajo laborioso y concienzudo que revela su autor, queremos decir sólo unas cuantas palabras para poner en guardia contra el peligro de admitir, de un modo demasiado absoluto, los resultados de las fórmulas, todas más o menos arbitrarias, que se han inventado para representar el valor militar de los buques, pues creemos que pretender apreciar por fórmulas matemáticas el poder de las máquinas de guerra conduce frecuentemente a resultados erróneos, que no pueden soportar ni la crítica ni el examen. Esto indica que deberá proceder con mucho tino en esas apreciaciones y no considerar como infalibles los datos que pueden dar los números"[25].

Asimismo, en este mismo número, se insertó el artículo descriptivo de Pedro Valladares: "Por nuestra costa", escrito a bordo del transporte *Chalaco* en su travesía por el litoral norte. De otro lado, también se incorporan noticias navales del Perú y del mundo. En la *Crónica Nacional*, por ejemplo, se da cuenta de las clausuras de fin de año (1907) tanto de la Escuela Naval como de la Escuela de Grumetes. La *Crónica Extranjera* se refiere al Brasil (pago de gratificaciones, Liga Marítima brasilera), Estados Unidos (contrato del gobierno norteamericano con la Electric Boat Company para la construcción de siete submarinos, Rusia (construcción de submarinos), Inglaterra (lanzamiento del *Swift*) y Japón (lanzamiento del acorazado *Kurama)*[26].

Un sugerente artículo titulado: "La vigilancia de nuestra costa", a cuyo autor se le conoce con el seudónimo de *Arufa*, instaba al gobierno no sólo a seguir colocando nuevos faros en distintos puntos de nuestro litoral, sino a adquirir dos buques de pequeño tonelaje como el buque de nacionalidad siamesa *Suriya Monthón,* a fin de ejercer la vigilancia necesaria de nuestra costa al entrar en acción: "... dejando sentir la grande y benéfica importancia de sus servicios"[27].

La revista en sus números 26-27 de mayo junio de 1909 y 28-29 de julio-agosto de 1909, divulgó el artículo: "La enseñanza profesional en el Japón", como parte del: Estudio político y militar del Japón, publicado en la *Revista de Marina* de Chile y cuyo autor fue el teniente 2° Agustín Prat. Este tema de las escuelas navales, según se sostenía: "... merece especial atención en el Japón"[28]. En este último número aparecen las acostumbradas columnas de la *Crónica Extranjera* y *Crónica Nacional.* En la primera aparece información de la marina Argentina (ejercicios de tiro y de desembarco), Alemania (lanzamiento del cru-

cero acorazado *Blucker*, Brasil (líneas de la Memoria del Ministro de Marina al Presidente de la República), España (presupuesto naval para 1910) e Inglaterra. En cuanto a la *Crónica Nacional*, la *Revista* reproduce de un periódico inglés el artículo "Marina mercante para el Perú", el mismo que destaca el lanzamiento del nuevo vapor de turbina –el *Ucayali*– que fue construido para la Compañía Peruana de Vapores, describiendo de modo especial a la nave[29].

En los últimos números de la *Revista*, correspondiente a la llamada primera época (1907-1909), prosiguieron apareciendo artículos de divulgación naval y seguramente de impacto en la formación profesional tal como: "Acorazados modernos", del ingeniero en jefe de la Armada francesa, monsieur Croneau, artículo difundido en la *Revue Maritime*[30].

En junio de 1909, al entrar a su tercer año de proficua labor y venciendo toda clase de dificultades, sobre todo de carácter económico, la *Revista de Marina* ya había calado en el ambiente naval. Como órgano de una institución organizada, esta publicación difundió ideas e hizo del dominio público los adelantos modernos de la problemática naval, científica y cultural, y fue generando un prestigio tanto nacional como internacional a través de suscripciones e intercambio de informaciones; se señalaba además, que su publicación y sostenimiento se debían al esfuerzo de unos pocos oficiales[31].

Pese al éxito logrado, a pocos años de su aparición, se cernió un nubarrón que anunciaba su extinción. En efecto, el Ministerio de Guerra y Marina dispuso –aduciendo razones de economía– que solo el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina* fuese el único órgano informativo del Ejército y de la Marina, pese a que la *Revista de Marina* fue prácticamente subvencionada por los oficiales embarcados y que "... voluntariamente dobló su cotización en los momentos más difíciles". En efecto, en un sentido editorial de la Revista correspondiente a 1909, N° 26 y 27, en uno de sus párrafos sostuvo:

> "Razones que aún no alcanzamos a comprender y que han aparecido bajo el disfraz de la 'economía', han hecho nacer en las altas esferas, la idea de fusionar la *Revista de Marina* con el *Boletín del Ministerio de Guerra*, órganos destinado a estimular en el militar los hábitos de estudio y de trabajo en las diversas especialidades del Ejército y que dedica atención preferente a la publicación de las conferencias profesionales y temas de los concursos que mensualmente se proponen al Ejército... Finalmente publica las resoluciones y decretos que sobre organización y otros tópicos dan al Ministerio del Ramo y al Estado Mayor General del Ejército para la marcha normal de la Institución... Claramente se ve que el objetivo de ambas publicaciones es completamente distinto... Con la pretendida fusión, el *Boletín de Guerra* tendría la "galantería" de ceder algunas páginas a la

Marina y nuestra revista desaparecería produciéndose como consecuencia inmediata y fatal un grave y positivo daño... Todas las marinas del mundo, tienen un órgano propio, independiente de toda influencia que no sea de su Institución y todas tienden invariablemente a un noble y positivo fin: la educación e instrucción del oficial y el engrandecimiento de la Marina, factor principal, del poder y grandeza de una Nación".

A fin de comprender la situación creada, es pertinente referirse a antecedentes que ilustren el contexto. Así, el primer antecedente lo constituye el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina* que apareció en 1904. Desde sus inicios, las informaciones de interés para Marina –que aparecieron en dicho *Boletín*–, eran muy pobres. En 1905, de diez números que se editaron, solo dos publicaciones se refirieron a nuestra Marina y a avisos a los navegantes sobre situación de los nuevos faros en puertos europeos. En los números aparecidos en 1908, el único artículo de Marina hizo mención al Almirante Grau con ocasión del 8 de octubre, y en los números correspondientes a 1909 y 1910 no llegó a aparecer ningún artículo de interés para la Marina.

En el *Boletín* correspondiente al 15 de octubre de 1908, año V, el Editorial explicaba que: "Después de un largo paréntesis debido a las circunstancias excepcionales por las que acaba de atravesar la República, vuelve a reaparecer el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina.* Durante 4 años, el *Boletín* ha sostenido ruda lucha contra las dificultades materiales y la apatía de unos y tal vez la aversión de pocos; y sin embargo ha cumplido su misión: en sus columnas prescindiendo de personalidades, se han discutido todas las ideas con amplia libertad pero con calma y decoro y se ha proporcionado a todos valiosos datos para apreciar el progreso de las ciencias militares. Más aún, se ha realzado el prestigio de nuestra Marina y Ejército"[32].

En la *Revista de Marina* de febrero-marzo, N° 35 del año 1910, salió un anuncio explicativo de la suspensión temporal de la misma, bajo los siguientes términos: "A nuestros suscriptores. A nuestros canjes. Los incidentes diplomáticos provocados por los injustos atropellos que sufrieron nuestros representantes y nacionales en Quito y Guayaquil en abril último, obligaron al gobierno de la República a movilizar las fuerzas de mar y tierra e impidieron a la vez, que siguiera imprimiéndose la *Revista de Marina.* La redacción pide excusas a los suscriptores y agradece muchísimo la visita, que no ha cesado de recibir de los canjes durante el tiempo que se paralice su impresión".

Este mismo número acogió un importante documento para el desarrollo naval, cual fue el llamado "Informe en mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional", en el que opinaba por su decidido apoyo a la Marina en la adquisición de un sumergible, pues no es "... urgente adquirir un buque escuela destinado al estudio sólo". Seña-

laba el Comité formado por los oficiales José Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto R. Pimentel que: "... el medio podrá ser el siguiente. El comité resuelve la adquisición de un sumergible. Una vez averiguado su costo, deduciéndose de él lo que ya se tiene erogado, se le asignan a cada departamento de la República según su capacidad un tanto por ciento de la diferencia que deberá erogar"[33].

Durante seis largos años, la Marina dejó de tener un órgano de información propio. El 30 de setiembre de 1916 reapareció la *Revista de Marina*, esta vez como "Órgano de la Marina de Guerra", pues en su primera época fue órgano del Centro Naval. El fundador de la revista, en su segunda época fue el capitán de navío José M. Tirado, quien como director de la Escuela Naval, actuó también como director de la *Revista*; el redactor-secretario fue el primer ingeniero doctor Pedro Valladares; redactores eran los capitanes de corbeta Manuel V. Galdó y Alejandro Vinces, los tenientes primeros José G. Carrillo, Alejandro P. Valdivia, Federico Díaz Dulanto, y Víctor F. Escudero, teniente segundo Enrique A. Labarthe, tercer ingeniero Carlos Fernández Dávila y profesores de la Escuela Naval, doctores Federico Villarreal y Adolfo Romero. La suscripción adelantada costaba:

Al bimestre	Lp.0,100
Al semestre	0,300
Número fuera de suscripción	0,100
Número atrasado	0,150

Con la reaparición de esta importante revista, nuestra Marina de Guerra volvió a contar con un órgano eminentemente naval de interés técnico y cultural dirigido a los miembros de la Armada con valiosos artículos escritos por sus oficiales, los mismos que reflejaban sus puntos de vista con mucha franqueza y muchos de ellos con un gran sentido crítico que demostraba el gran interés y cariño por la Institución. Se reiniciaron igualmente las transcripciones de artículos de España, Argentina, Brasil, Francia, EE.UU. e Italia. El primer número de esta segunda época, trajo los siguientes artículos:

- Nota Editorial, de la cual transcribimos algunos párrafos:

  "Sin más bagaje que nuestros modestos esfuerzos que nada serían al permanecer solos en la labor que iniciamos, no hemos trepidado en darla nuevamente a la publicidad, llenos de fe en el éxito, porque a mas de estar resueltos a empeñar nuestra voluntad inquebrantable, sabemos que tras de nosotros alentándonos en la tarea emprendida, van a estar la simpatía y la cooperación de nuestros camaradas. Por circunstancias de todo el cuerpo conocidas y que no es el caso rememorar, la Revista de Marina ha dejado de publicarse durante algún tiempo; su aparición era necesaria, lo hemos creído así sinceramente, sobre todo en estos momentos, no sólo actuará como un lazo más de unión entre todos los miembros de nuestra institu-

ción, a cuya finalidad elevada debe intensificarse el esfuerzo común, sino también por estar llamada a despertar el estímulo intelectual entre todos los oficiales de Marina"[34].

- "Determinación de la latitud y de la hora sideral empleando el cronómetro y el astrolabio", por el doctor Federico Villarreal, Decano de la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Marcos de Lima y profesor de la Escuela Naval y de la Escuela e Ingenieros[35].
- "Descomposición lenta de las celulosas nitradas", por el capitán de corbeta español José Riera y Alemany, autor de varias obras sobre explosivos.
- "Los sumergibles y la guerra", por el capitán de corbeta César Augusto Valdivieso, comandante del sumergible *Ferré*, quien fue uno de los jefes más estudiosos de la época; su temprana desaparición fue una gran pérdida para la armada[36]. En este artículo inicia el argumento a favor de la utilización de los sumergibles: "Asombro profundo tiene que haber producido en los círculos navales el paso gigantesco dado por los sumergibles en el corto espacio de seis meses a esta parte".
- "Estudio de la evolución de la mezcla gaseosa de las motores de combustión interna", por el primer ingeniero doctor en ciencias Pedro Valladares, profesor de la Escuela Naval desde 1908[37].
- "Comando de la tropa. Como Oficial de División". Traducción del artículo Handling Men por el Liutenant R.A. Theobal de la U.S. Navy.

En el segundo número de esta segunda época de la *Revista,* destaca en su editorial, por primera vez, la conmemoración del combate de Angamos, opinando con intensidad patriótica y convicción naval:

> "Han pasado 37 años desde el 8 de octubre de 1879 y los que quedan de la generación que vivió esa horas de amargura y de gloria para la patria, así como las que han sucedido, el Perú todo en una palabra, al recordar esa fecha, lo anima con ímpetu irresistible sentimientos y anhelos viviendo horas gratas por ese glorioso hecho de armas... En día como éste, un impulso generoso, deseos que conducen a los pueblos hacia grandes ideales, nos anima, haciendo vibrar intensamente nuestros sentimientos patrióticos, que a no desmayar, nos conducirían a realizar un presente en el cual quedaría laborado mucho de lo que podemos ambicionar en un porvenir cercano para la patria"[38].

En la sección *Crónica Nacional* se recoge, asimismo, los actos de la conmemoración del combate naval de Angamos organizado por el Comité 8 de octubre. A tenor de la *Revista*, la manifestación cívica se realizó con más solemnidad que en otras ocasiones[39].

En la *Revista de Marina* de diciembre 1916, el teniente segundo Enrique Labarthe, profesor de la Escuela Naval, escribió un extenso artículo

sobre "Algunas reflexiones sobre nuestra enseñanza profesional"[40]. En uno de sus párrafos señaló: "La manera como está organizada nuestra enseñanza profesional, es una anomalía en la enseñanza superior; las causas y errores de que es deducción y que fatalmente vienen sin enmienda de mucho tiempo atrás, las enumeraré mas adelante; ellas constituyen el motivo principal por el cual la enseñanza profesional está muy lejos de ser sistemática y profesional". Este mismo oficial volvió a aportar con nuevos artículos, tales como: "De nuestras necesidades"[41], "Necesidad de la organización de la organización del servicio hidrográfico de la armada"[42] *y* "Constitución de las unidades orgánicas de la defensa naval del Perú"[43], artículo que obtuvo la mención honrosa en el concurso convocado por la propia *Revista de Marina* el 25 de diciembre de 1918. En ese mismo número la *Revista* publicó del profesor de arte militar de la Real Academia Naval de Italia Bernodotti Romeo, el artículo "Fundamentos de táctica naval"[44].

La reaparición de la *Revista de Marina* en su segunda etapa, indudablemente constituyó un hito en el desarrollo institucional de nuestra Marina, propendiendo al desarrollo de la conciencia marítima[45].

En enero de 1917, el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, se hizo cargo de la dirección de la *Revista*; dirigiéndose a sus compañeros de profesión, manifestó que era su anhelo estrechar los lazos de compañerismo entre los miembros de la institución, así como generalizar los conocimientos profesionales, elevando su bagaje intelectual[46].

Igualmente, en ese número apareció la traducción efectuada por el alférez de fragata José R. Alzamora del artículo *Proyectiles que contienen explosivos*, publicada en la *Revista Genérale des Sciencies pures et apliques*[47].

En junio de 1917, el Gobierno, gracias a la intervención del ministro del ramo, coronel César La Fuente, concedió a la *Revista de Marina* una modesta subvención: "...a fin de propender a su mayor adelanto"[48]. Correspondiendo al estímulo recibido y en vista de lo necesario que se hacía dar mayor desarrollo a la publicación, la Dirección convocó a concurso sobre un artículo profesional para el personal de Marina. Se establecía que el artículo podía versar sobre cualquier asunto profesional y que el premio sería de 10 libras peruanas[49]. El ganador del concurso según el jurado formado por la redacción de la revista, reunido el 3 de enero de 1918, fue el teniente segundo Manuel F. Jiménez, con el artículo: "La importancia del poder naval", publicado en el número correspondiente a enero de 1918. El tema era de mucha actualidad en ese momento, debido al desarrollo de la Primera Guerra Mundial y "...también es una voz de alerta para que propendamos a aumentar y mantener nuestros elementos navales en condiciones y la voz de estímulo que se merece nuestro compañero y amigo, por el trabajo

realizado"[50]. El teniente Jiménez poco tiempo después hizo entrega de una nueva colaboración, esta vez con el artículo "Sobre aviación militar y artillería antiaérea"[51].

Al año siguiente, y continuando la tradición iniciada un año antes, se convocó un nuevo concurso, precisamente esta vez los temas: 1° Necesidad de que el Perú sea potencia marítima y medios de conseguirlo. 2° Número y calidad de las fuerzas que deben constituir la Armada y formación y ubicación de sus bases con relación a los recursos del país. 3° Organización de las fuerzas e instituciones navales y preparación del personal, contemplando su desarrollo futuro. El premio aumentó a veinte libras peruanas[52]. Esta vez el ganador del concurso fue el capitán de fragata Manuel I. Vegas, con el tema: "Necesidad de que el Perú sea potencia marítima y medios de conseguirlo". Este artículo salió publicado en dos partes, debido a su extensión[53].

La *Revista* de julio-agosto de 1917 publicó el artículo "Campañas navales de los años 1836-1851", del capitán de corbeta Manuel Vegas, quien luego hizo otras entregas, que posteriormente se convertirían en el libro *Historia de la Marina del Perú*, de amplia vigencia sobre todo en la enseñanza en la Escuela Naval del Perú[54].

La *Crónica Nacional* correspondiente a los meses de setiembre-octubre de 1917, recogió la conmemoración del 38 aniversario del combate naval de Angamos, el mismo que se realizó en el puerto del Callao en la mañana del 8 de octubre, ceremonia cívica que el Comité organizaba todos los años en homenaje a los que lucharon en aquella épica jornada. Por la significación patriótica que tenía la ceremonia, se adhirieron las instituciones, sociedades, centros de enseñanza y numerosos particulares de la capital. En él pronunció un discurso el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, presidente del Comité 8 de Octubre[55].

La conocida sección *Crónica Nacional* en el número de noviembre-diciembre de 1917 informó sobre la clausura del año escolar de la Escuela Naval, ocurrida el 29 de diciembre, a la cual no pudo asistir el presidente de la República por una indisposición; estuvieron en cambio el presidente del Consejo de Ministros, Francisco Tudela y Varela y otros ministros, prefectos de Lima y Callao, jefes y oficiales de Marina y del Ejército. El director de la Escuela, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, dio cuenta de la marcha institucional durante el año escolar. Luego, el ministro de Guerra y Marina pronunció el discurso de clausura[56].

A través de la entrega correspondiente marzo-abril de 1918 podemos conocer las publicaciones extranjeras recibidas por la *Revista*. Así, de Argentina se recibía la *Revista Militar*, el *Boletín del Centro Naval*, el *Lloyd* argentino, *La Ingeniería* y *El Comerciante*; de Brasil; la *Revista*

Marítima; de Colombia el *Memorial del Estado Mayor del Ejército*; de Chile el *Memorial del Ejército* y la *Revista de Marina*; de España la *Revista General de Marina*, *Vida Marítima* y la *Unión Ibero-Americana*; de Francia *L'Ilustration*, de Inglaterra el *Engineering* y *The Graphie*; de Italia la *Rivista Marítima*, la *Revista Náutica*, la *Italia Navale* y la *Lega Navale*; de México la *Revista del Ejército y Marina*; y de los Estados Unidos el *Boletín Panamericano*, la *InterAmérica*, la *United States Naval Institute, Proceedings*, el *Journal of the United States Artillery* y *Weekly Comercial News*. Las publicaciones nacionales recibidas fueron la *Ingeniería*, el *Boletín de Minas*, el *Boletín del Cuerpo de Minas*, el *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores* y el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*[57].

La *Crónica Nacional* de marzo-abril de 1918, informaba a los suscritores sobre la inauguración en la Escuela Naval del monumento conmemorativo a la ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta *Unión*[58]. Asimismo, en dicha *Revista* difunde el artículo "Las nuevas bases de nuestro poderío marítimo", cuyo autor utilizó el seudónimo de Collingwood[59]. En este número, posiblemente por ser de interés para nuestros oficiales, la *Revista* publicó el artículo "Contribución al aprovechamiento de nuestra industria nacional por la Armada y el Ejército", aparecido en la *Revista de Marina* de Chile[60].

En otro número, la *Revista* publicó un artículo de la *Revista Marítima Brasilera* denominado "La fusión de los cuerpos en la Marina. La escuela naval y la fusión norteamericana y alemana", traducido por el Teniente 1° Víctor Escudero[61]. Asimismo, en la sección *Necrología*, la redacción de la *Revista* cumplía con expresar a los deudos del capitán de navío Héctor U. Carvajal su más sentida condolencia por su fallecimiento[62].

Resalta en el primer número de 1919, el artículo relativo a la educación naval, del Teniente 1° Alejandro Vinces, titulado "A propósito de los exámenes"[63]. Igualmente, la *Revista* hacía conocer en su sección *Crónica Nacional*, que el capitán de corbeta Pedro N. Guette de la marina francesa, que se había desempeñado como jefe de la Misión Naval Francesa en nuestro país, publicaría próximamente su libro *El Perú moderno*.

Finalmente, cabe resaltar que la *Revista* dedicó unas notas emotivas de gratitud hacia la Marina Argentina, señalando que:

> "... faltaría al más elemental de sus deberes, si no se hiciera vocero e intérprete de los sentimientos más vivos de gratitud que alientan en nuestra Armada hacia la gran nación Argentina por las nuevas pruebas que de su sincero afecto nos acaba de brindar... Cuando por la escasez de material, nuestro cuerpo de oficiales se ahoga en la estrechez del medio, y pugna por salir a agitarse en una más amplia y mas de acuerdo con el concepto moderno de la vida naval, es la mano generosa de los argenti-

nos la que abre ampliamente sus escuelas y sus buques a nuestras justas ambiciones"[64].

C. LA MARINA Y LA POLÍTICA. REVUELTAS Y REVOLUCIONES

1. LA ASONADA DE DURAND

La noticia del frustrado intento revolucionario del líder liberal Augusto Durand[65] fue motivo para que se presentaran en Palacio de Gobierno los ministros del presidente Pardo, entre ellos el de Hacienda y Comercio y candidato a la presidencia de la República, Augusto B. Leguía. Asimismo, concurrieron los hermanos del presidente, un gran número de jefes y oficiales del Ejército, los edecanes y oficiales franceses, el general Pedro Muñiz, el mismo que se presentó a la una de la madrugada del 2 de mayo de 1908, así como muchos diputados, senadores, el alcalde de Lima y un gran número de caballeros[66].

Aun cuando el presidente Pardo no llegó a conferenciar directamente con los jefes de la Armada, como sí ocurrió con los del Ejército en los cuarteles de Barbones y Santa Catalina, los mismos que estaban resueltos a defender el orden público y los instituciones amenazadas, se verificó en cambio una adhesión simbólica, la del contralmirante Melitón Carvajal en el Ministerio de Guerra y Marina[67].

Respecto a un posible pronunciamiento de los oficiales de nuestra escuadra, cabe señalar que a la *Lima*, en la madrugada del 3 de mayo, se le asignó la misión de transportar tropas a Huacho, al mando del coronel Juan Mariano Rivera, luego de lo cual retornó al Callao a las 8:30 de la noche de aquel día. Zarpó nuevamente a las 11.15, esta vez con destino a Eten, llevando artículos de guerra[68].

En cuanto a los cruceros, el comandante del *Grau* expresó su adhesión al gobierno, días después de ocurrida la asonada, al arribar al Callao, procedente de San Francisco. La comunicación decía:

"Callao, 21 de mayo de 1908, 8:15 a.m. Comandante General Milicias Navales a señor Ministro de Guerra y Marina. El comandante Hidalgo dice: Señor contralmirante Raygada. De vuelta al seno de la patria, enviamos por conducto de US a S.E. el presidente y señor ministro del ramo, nuestros respetuosos saludos, haciendo votos porque la tranquilidad y el orden imperen inalterables para el bienestar de ella"[69].

2. LA ELECCIÓN DE LEGUÍA

El 20 de agosto de 1908, el Congreso proclamó como nuevo presidente de la República a Augusto B. Leguía, y como vicepresidentes a

Eugenio Larrabure y Unanue y a Belisario Sosa[70]. Como era tradicional en aquella época, luego de la proclamación y antes de la juramentación, se organizaron actos de simpatía al nuevo gobernante. Uno de estos fue el banquete que ofrecieron los socios del Club Nacional, presidiendo la mesa de honor el contralmirante Carvajal[71]. En este banquete: "Predominan todos lo saben, en el Club Nacional, los amigos políticos del señor Leguía, pero también hay entre los socios un núcleo respetable de personas que cultivando la más cortés relación con el presidente electo, no participan de sus ideas en aquel orden de cosas, siendo esto así, los organizadores del banquete al señor Leguía, no parecen comprender cuanto tiene de extraña la pretensión de asociar a una manifestación de simpatía, no al particular, a quien no hay por el momento motivos de agasajar como tal, sino al hombre público y al funcionario que va a asumir el poder, a los que consideran una ventura nacional la presidencia de aquel ciudadano"[72].

El 24 de setiembre fue la transmisión de mando y la constitución del primer gabinete del presidente Leguía. El Gabinete fue presidido por Eulogio Romero, quien ocupó la cartera de Hacienda y Comercio, nombrándose ministro de Guerra y Marina al capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda. Durante la ceremonia de transmisión de mando, se desplegó en la Plaza de Armas el batallón "Marina", compuesto por la tripulación de los buques de la escuadra. Su llegada despertó verdadero entusiasmo en el numeroso público. El batallón formó frente a la Catedral[73]. En el acto de saludo y recepción en Palacio de Gobierno, el presidente Leguía, que había llegado a la una y media de la tarde, recibió amablemente el saludo del cuerpo consular, comisiones del Ejército y de la Armada, etc.[74]

El 26 de setiembre, es decir dos días después, los jefes y oficiales de la Armada en servicio, presididos por el capitán de navío Pedro Gárezon, por hallarse de duelo el capitán de navío Daniel S. Rivera, director de Marina, saludaron al jefe de Estado, quien les ofreció prestar atención a la Marina, escuchando la opinión de los jefes y oficiales allí presentes[75]. El discurso del comandante Gárezon fue el siguiente:

> "El Cuerpo de Marina tiene el honor de felicitar efusivamente a V.E. por la exaltación al mando supremo de la República y hace votos porque la mano de Dios os guíe por un camino llano y sin obstáculos, para que tengamos tiempo de cumplir nuestro vasto y patriótico programa. La Marina igualmente felicita por el acertado nombramiento de Ministro de Guerra y Marina recaído en uno de los oficiales superiores más distinguidos de nuestra Marina de Guerra, y que me complazco en reconocer, habiendo sido recibido este nombramiento como prueba de aprecio y distinción para nosotros. El cuerpo de la Armada, como cuerpo militar, no puede deciros más a V.E., sino que hará siempre todos los esfuerzos para cumplir sus

deberes como un solo hombre, deseándole a V.E. que termine su periodo presidencial con tanta felicidad como ha sido inaugurado"[76].

3. EL FALLIDO GOLPE DEL 29 DE MAYO DE 1909

El fallido intento de los pierolistas de capturar a Leguía y hacerlo dimitir, produjo muchas muertes y un centenar de detenidos.

Mientras los regimientos del Ejército controlaban la sedición en las calles de Lima, en el Callao los comandantes de los buques recibieron orden de inamovilidad. Por su lado, la vigilancia de la Dársena estuvo encomendada a marineros armados, quienes estuvieron haciendo sus rondas en las lanchas de la *Lima*[77].

Los buques de la escuadra, al recibir el sábado 29 la noticia de la toma furtiva de Palacio de Gobierno, encendieron sus calderas, dejándolas listas para hacerse a la mar, y sus jefes mandaron una comisión a la prefectura, para manifestar ante la autoridad política su adhesión al gobierno, y que en caso contrario se le asilaría en la escuadra. Por otro lado, el tráfico nocturno en la bahía quedó terminantemente prohibido[78].

Días después, el 5 de junio, el presidente Leguía llegó al Callao, siendo recibido en la plaza Grau por el prefecto de esa provincia, el capitán de puerto, la Junta Directiva del Partido Civil, los jefes de la escuadra y gran número de ciudadanos, que saludaron con aplausos y vítores. Luego, el presidente Leguía se dirigió al cuartel del Arsenal, donde lo esperaban los comandantes Ruiz y Bonilla, jefes del grupo de zapadores de Artillería y del Batallón N° 4, acantonados en ese lugar[79].

Cabe agregar que en la algarada pierolista para tomar de rehén al presidente Leguía, el capitán de navío José Ernesto de Mora recibió una herida en la pierna cuando se encontraba en el Hotel Central, donde se hallaba almorzando en compañía del diputado Carrillo y del coronel Ibarra. Observaron que Isaías de Piérola y Fernando Gazzani ingresaron al local y después de solicitar una bebida, conversaron y salieron precipitadamente, lo que provocó curiosidad de los comensales que se hallaban en el local, quienes se asomaron a la puerta; fue en ese momento cuando fue herido el comandante Mora[80].

4. EL GOLPE DE ESTADO DEL 4 DE FEBRERO DE 1914

En la madrugada del 4 de febrero de 1914, el Ejército, liderado por el coronel Óscar R. Benavides, se pronunció contra el gobierno del presidente Guillermo Billinghurst, deponiéndolo. Benavides asumía de esta manera la defensa del Congreso, ante la amenaza de Billinghurst de disolverlo. El palacio fue asaltado y tomado por dos regimientos del

Ejército, falleciendo en estos hechos el general Enrique Varela, ministro de Guerra y Marina, quien fue asesinado en el cuartel Santa Catalina.

Estos acontecimientos influyeron en las actividades navales y marítimas en el Callao. A las cuatro y media de la madrugada del 4, la prefectura del puerto estuvo informada de lo ocurrido en la capital. Inmediatamente, el comandante Edgardo Arenas llamó a algunos de los jefes de la escuadra y dispuso, como medida preventiva, que las tropas de la plaza se pusieran sobre las armas[81]. Entre otras medidas, el prefecto dispuso se preparase un tren extraordinario para que las tropas de su mando y la marinería se trasladasen a Lima. En acatamiento de esta orden, llegó a desembarcar parte de las guarniciones del *Iquitos* y del *Chalaco*, que permanecieron en el cuartel del Arsenal; sin embargo, siendo las 8 y media se dio orden para que la marinería de estos navíos se reembarcara[82]. Cabe señalar, asimismo, que la orden que dio el comandante Arenas para que desembarcase la marinería se cumplió a medias, pues el comandante del *Grau*, capitán de navío Numa Pompilio Llona, se negó terminantemente a desembarcar[83].

Horas después, a las 07:30 de la mañana del 4 de febrero, llegaron de Lima el general Canevaro, el director de Guerra, comandante Ordóñez, el director de Policía, comandante Pinto, para conferenciar con el comandante Arenas[84], a fin de explicarle la real situación del movimiento encabezado por el coronel Benavides. El Prefecto del Callao:

> "... tuvo noticia de lo ocurrido en Lima en boca del general Canevaro que llegó a ese puerto en compañía del Director que Guerra comandante Ordóñez. La actitud de la guarnición de Lima mereció la más entusiasta aprobación del prefecto del Callao cuyas fuerzas militares acatan la digna proclama del Ejercito Nacional"[85].

En efecto, esta información queda corroborada a través del despacho del corresponsal de *El Comercio* al informar al respecto:

> "El general Canevaro que desde los primeros momentos de la mañana de ayer (4) se encontraba en Palacio, junto con el coronel Benavides, fue comisionado por éste para que fuese al Callao y procurase arreglar allí las cosas, haciendo ver a las fuerzas de ese puerto que la situación estaba terminada"[86].

Cumpliendo con tal encargo y habiendo comisionado el coronel Benavides al capitán Vegas y al teniente Manuel M. Portugal para que acompañasen al general Canevaro, tomaron el carro del eléctrico y partieron. En La Legua encontraron a un piquete de gendarmes montados destacados del Callao, que hacía el servicio de seguridad. A las 8 del día llegó al Callao el general Canevaro, quien se puso al habla con el comandante Arenas. Estuvo acompañado por el diputado por esa Provincia Constitucional, Alberto Secada y por el superintendente de Aduanas, Adolfo Reyes. El general le hizo ver la verdadera situación y

la conveniencia de someterse. Este con: "... muy buen juicio aceptó las indicaciones del general y vino a Lima; pero antes se dirigieron al teléfono para hablar con Palacio. En este momento se unió el comandante Ordóñez que también aceptó venir a Lima"[87].

Luego que el comandante Arenas se retiró a Lima en compañía del general Canevaro, se hizo cargo de la prefectura del puerto el capitán Juan Sánchez, quien con carácter de interino dictó las órdenes y bando del caso[88].

Cabe anotar que a las 8 y 30 de la mañana el comandante general de la Escuadra, contralmirante Melitón Carvajal, se constituyó a bordo del *Grau,* enarbolándose su insignia; a esa hora llegó a Lima, observándose absoluto orden en la escuadra[89]. La escuadra, al tener conocimiento del restablecimiento del orden que reinaba en la República, aceptó la nueva situación ya establecida[90].

El comandante Loayza, ayudante general de la escuadra se constituyó en palacio poco después de las dos de la tarde para comunicar al coronel Benavides "... que la escuadra acataba y obedecía al régimen constituido"[91].

La actitud de los oficiales de la escuadra frente al movimiento revolucionario fue de la "... más viva complacencia [por] la designación de la Junta de Gobierno"[92], hecha pocas horas antes por el Congreso de la República. La caída del régimen fue recibida con intensa satisfacción por la mayoría de los de jefes y oficiales de la escuadra: "... quienes venían atravesando una situación dificilísima a causa de las dificultades que era necesario vencer para el despacho de los pedidos de materiales, que con frecuencia hacían para la conservación de los valiosos elementos que tienen a su cargo"[93].

Aclarando el panorama de control militar del puerto por parte del movimiento insurreccional, señalemos que el ambiente ciudadano era ampliamente favorable, pese a que esta Provincia Constitucional respaldó fervorosamente a Billinghurst desde las jornadas populares de mayo de 1912. En efecto, el público recibió la noticia con general satisfacción, pues, como comenta el despacho del corresponsal de *El Comercio*:

> "... en estos últimos días la actitud observada del gobierno y la amenaza inminente de un golpe de estado tenía en alarma a la población, grupos de gente del pueblo estacionados en las esquinas esperaban animosos noticias de Lima, que se supieran con más precisión por medio de las personas que llegaban de la capital en los primeros carros del eléctrico. El tráfico no sufrió la menor interrupción y la vida normal del puerto no sufrió alteración ninguna"[94].

Mientras corrían las horas de la mañana, numerosos grupos de personas comentaban la situación, aprobándose la recta actitud del Ejército

que acababa de librar a la Constitución de la República de un atentado contra su integridad. De manera especial se loaba la actitud patriótica del coronel Benavides[95]. Cabe mencionar que el tratamiento de las noticias de "lo ocurrido" se exageró "... en forma alarmante, contribuyendo a aumentar la intranquilidad las disposiciones adoptadas por la policía"[96]. Al respecto, *La Crónica* recogió la siguiente impresión:

> "Aun cuando en la conciencia pública estaba arraigado el convencimiento de que una reacción contra los hombres y los métodos del régimen era inminente e incontenible, no se dio crédito a las primeras noticias, que cosa curiosa eran propagadas por la misma policía. Solo cuando llegaron los primeros carros eléctricos de esa capital y los pasajeros que en ellos venían ratificaron esas noticias, relatando la toma del palacio y la dimisión del señor Billinghurst, cuyos detalles fueron conocidos poco a poco, la buena noticia se esparció por toda la ciudad siendo recibida con la mayor satisfacción"[97].

Asimismo, es menester señalar que contados vecinos se quedaron en el puerto, pues los trenes y los carros de eléctrico resultaron insuficientes para llevar a Lima a los millares de personas que acudieron en busca de noticias al centro mismo de los sucesos y a manifestar su adhesión al nuevo régimen[98].

El panorama de la seguridad pública era la siguiente: la fuerza del regimiento de artillería resguardó el local de la prefectura desde la cual despachó órdenes por unos momentos el comandante Arenas, para alistar tropas y a la marinería de la escuadra. En aduanas se estableció un destacamento, lo mismo que en las puertas de la oficina telegráfica.

En horas de la tarde y la noche del 4 de febrero se advertía "... el más vivo entusiasmo en este puerto, con motivo del restablecimiento del imperio de la ley"[99]. Grupos numerosos de ciudadanos recorrían las calles de la población, dando vivas al Ejército, al Congreso y al coronel Benavides. Asimismo, cabe notar que hubo poco movimiento en la aduana y el trabajo en la Dársena estuvo restringido. Por otro lado, hasta las primeras horas del 5, grupos de ciudadanos recorrían la población haciendo demostraciones de júbilo por el nuevo gobierno.

Al siguiente día el puerto quedó normalizado. El comercio, las industrias, las oficinas públicas y los particulares reanudaron sus labores ordinarias[100]. Por la noche la banda de artillería de costa tocó la retreta en la Plaza de la Independencia, la que estuvo muy concurrida por familias "... por haberse restablecido la normalidad en este puerto"[101].

Merece destacar la extraña actitud que asumió el gobierno chileno frente a la destitución del presidente Billinghurst, consistente en la instrucción impartida por éste al crucero *Zenteno* de "avanzar al Callao para recoger al ex presidente", según algunas versiones[102]. Esta versión

fue calificada de exagerada por el cónsul de Chile en el Callao. Agregó "Probablemente, hace dos o tres días se había ordenado, por la jefatura de la armada de Chile, el viaje del *Zenteno* al norte. Los corresponsales de *La Unión* y *El Comercio* han interpretado mal esta orden y han aumentado en colorido y volumen la noticia del viaje del *Zenteno* al norte de la costa chilena y que no obedece a otro motivo que a los viajes de maniobra y aprendizaje naval que se efectúan por ahora en la armada". Agregó que el alcance de este viaje no sería hasta los puertos de Arica o Iquique[103].

Finalmente, cabe mencionar el saludo de los oficiales de la Armada al presidente de la Junta de Gobierno, coronel Óscar R. Benavides, llevado a cabo el 7 de febrero. Todo se inició en las últimas horas de la tarde del 6, cuando se expidió la segunda Orden General a la escuadra. Esta señalaba que por orden del comandante general de la Escuadra, a las 10 y 30 a.m. del 7 se reunirían en el local de la Mayoría de Órdenes los oficiales superiores, subalternos y guardiamarinas francos "... para pasar a la capital con el objeto de felicitar a la excelentísima Junta de Gobierno"[104]. En esta visita de cortesía se cambiaron frases efusivas de felicitación. Previamente, los jefes y oficiales de Marina se habían reunido en el local del Ministerio de Guerra y Marina. De allí se dirigieron en corporación a los salones presidenciales con el objeto de saludar al presidente de la Junta de Gobierno y ministro de Guerra y Marina, coronel Benavides. Entre los marinos se encontraba el coronel Woodorff, Jefe de la Comisión de Límites con el Brasil. El contralmirante Melitón Carvajal, comandante general de la Escuadra que presidía la comisión de marinos, dijo:

> "Tengo el honor de presentar al excelentísimo señor Presidente de la Junta de Gobierno, al cuerpo de la Marina nacional. Compláceme en presentar en su nombre las felicitaciones y los votos que hacemos porque la excelentísima. Junta de Gobierno que preside tenga todas las facilidades para cumplir sin dificultades su alta misión"[105].

El coronel Benavides, contestó más o menos lo siguiente: "Muy halagador es para mí el saludo que presentáis en este momento. Os diré que vuestro procedimiento y actuación ha sido un sello que hace ver la manera patriótica y correcta que caracteriza siempre a la Marina del Perú. Así lo reconocen vuestros camaradas del Ejército del Perú"[106].

El coronel Benavides, al referirse a las actividades del Ejército, dijo que no tenía interés personal en lo absoluto, porque ello sería quitarle majestad al acto que se había llevado a cabo. Por supuesto, aseguró, cada paso que el gobierno diera a favor del Ejército lo daría también al lado y a favor de la Marina[107]. Después de departir amable y cordialmente con los marinos, estos se despidieron con la mayor cordialidad del jefe de la Junta de Gobierno.

D. APOYO DE LA MARINA AL GOLPE DE ESTADO DE LEGUÍA

Todo parece indicar que el golpe de Estado iniciado en la madrugada el 4 de julio de 1919 contra el presidente José Pardo y Barreda, por grupos de oficiales y personal subalterno del Ejército y la Marina de Guerra, en favor de la asunción al poder de Augusto B. Leguía, fue preparado con semanas de anticipación[108].

La proclama del coronel Gerardo Álvarez, comandante en jefe del Ejército Nacional, fue dirigida de inmediato a los jefes y oficiales de los diferentes cuerpos de las guarniciones y la Armada, añadiendo que en virtud del movimiento efectuado en la mañana de ese día, había sido depuesto el presidente José Pardo y proclamado el señor Augusto B. Leguía. Dicha proclama tuvo seguramente, el propósito de cohesionar la lealtad y adhesión de los militares y marinos a dicho movimiento insurreccional[109].

En el Callao se advirtió alguna agitación con anticipación al golpe, desde las últimas horas de la tarde del 3 de julio, con motivo de las disposiciones adoptadas por la superioridad naval para el despacho de cincuenta hombres del número 13 de infantería a Mala"[110].

En cuanto al golpe de Estado propiamente dicho, el corresponsal de *La Prensa* informó que en el puerto desde las primeras horas del 4 se produjo en la misma forma que en Lima el movimiento revolucionario. Participaron como directores en la ejecución del movimiento, el coronel Moisés B. Cornejo, el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, el diputado Alberto Secada y otras personas más[111]. El Comité organizador del movimiento revolucionario en Lima despachó una comisión en un carro eléctrico extraordinario al Callao, con el fin de dar las últimas instrucciones que ya estaban previstas. La comisión estuvo integrada por Jack Gubbins Pastor, Humberto Solari Hurtado y Emilio de Armero. Tuvo como misión especial transmitir a Alberto Secada instrucciones precisas para el mejor éxito del movimiento en el Callao, al mismo tiempo que se daba la orden, que cumplió el diputado electo, de apresar al coronel César Enrique Pardo que vivía en La Punta[112]. Todo parece indicar, según otro testimonio, que: "Desde hace muchos días, el movimiento en el Callao estaba perfectamente organizado"[113].

Según fuentes coincidentes, el golpe se inició a las 2 y 30 de la madrugada, cuando el comandante Juan Manuel Ontaneda se embarcó por el lado de los baños en una chalana, transbordándose a la lancha oficial *Grumete*, en la que se dirigió a bordo de los buques de la Escuadra. Poco después funcionaba el reflector de uno de los buques[114], entendiéndose que se adherían al movimiento insurreccional[115]. A continuación, el comandante Ontaneda acompañado de su hijo, oficial de Marina, y de varios comprometidos: "... se presentó en una embarca-

ción particular al costado del crucero *Almirante Grau,* donde tuvieron fácil acceso y se hallaba el comandante de esa nave de guerra, capitán de navío señor José M. Olivera, quien como se sabe, tenía además a su cargo el puesto de Jefe de Estado Mayor de Marina. Al darse cuenta el comandante Olivera de la presencia de visitantes a hora tan avanzada, pretendió protestar; pero se dio cuenta, inmediatamente de que nadie le secundaría en el buque y tuvo que acceder a la insinuación de que regresase a tierra en la misma embarcación que llevó al comandante Ontaneda y sus acompañantes. El comandante Olivera se vino a tierra a medio vestir, y se constituyó en su despacho del Estado Mayor de Marina, que como se sabe, funciona en la planta baja de la casa prefectural, edificio que se hallaba ya en poder de los autores del movimiento, que tan repentina como rápidamente iba llevándose a cabo"[116].

Tan pronto como salió el comandante Olivera del crucero *Almirante Grau,* levó anclas esta nave, y abandonando su fondeadero comenzó a voltear por la bahía, al mando de su segundo comandante el capitán de corbeta Manuel Faura. Poco después el comandante Juan M. Ontaneda comunicó a las demás naves de guerra la siguiente Orden General:

"Orden General N° 1

A bordo del crucero *Almirante Grau*

Callao, a 4 de julio de 1919

En mérito del movimiento político operado en el país, he asumido la Comandancia General de las fuerzas navales de la Nación.

El suscrito saluda a los gloriosos estandartes de cada uno de los buques que componen las fuerzas navales de su mando y espera que el comportamiento de todo su personal sea la continuación de las nobles tradiciones de la Marina.

El Comandante General de la Escuadra *JUAN M. ONTANEDA*"[117].

Asimismo, el nuevo comandante general dirigió una extensa proclama a los tripulantes de la Escuadra, soldados de la guarnición y civiles armados.

Simultáneamente, en tierra, siendo más o menos las 3 a.m., un grupo de ciudadanos encabezados por los capitanes Ernesto Llona y Serapio E. Ramírez, tenientes Vargas Díaz y Moreno, tomaron posesión del cuartel de policía. A las cuatro de la mañana, comenzaron a funcionar los reflectores del crucero *Coronel Bolognesi*, llevándose así a cabo, según parece, la señal convenida para proceder en conjunto a los actos que se realizaron momentos después[118]. Esta nave se hallaba anclada en la isla San Lorenzo frente a los depósitos de explosivos[119]. Su comandante Julio Carvajal fue detenido cuando se iba a embarcar en el muelle de guerra y se le remitió a la prefectura. En los momentos en que era trasladado varios individuos le insultaron, dando lugar a que los tenientes de la Armada, Maguiña y González Zúñiga, protestasen,

por lo que también fueron detenidos en la Secretaría del Estado Mayor en los bajos de la Prefectura durante más de tres horas, quedando en libertad, una vez que reasumió sus funciones el capitán de Puerto, comandante Augusto Pimentel. El comandante Carlos Rotalde, segundo comandante del crucero se hizo cargo del mando[120].

El cazatorpedero *Rodríguez* estaba anclado en la colonia penal El Frontón al mando del capitán de corbeta Manuel Sotil. Este oficial conferenció con el Comandante General de Marina, capitán de navío Juan M. Ontaneda, continuando fondeado el navío frente a la isla de San Lorenzo[121].

Siendo las 4 de la mañana aproximadamente, la Escuadra se sometió al nuevo orden de cosas. Igual actitud tomaron las tropas, quedando la plaza y el Estado Mayor de Marina en poder de los jefes del movimiento enviados de Lima. En resumen, en la Armada fue recibido sin resistencia el golpe de Estado[122].

En cuanto a los sumergibles, estos continuaron al mando de sus respectivos comandantes[123]. Frente a los sucesos políticos que llevaron a la deposición del presidente Pardo, el director de la Escuela Naval, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, renunció a dicho cargo. Fue sustituido por el capitán de navío Teodosio Cabada. Asimismo, fueron nombrados como Ayudante del Comandante General, el capitán de corbeta Abraham de Ribero, Secretario del Comandante General, el capitán de corbeta Federico Taboada, y Oficial de Órdenes el teniente primero Pablo Ontaneda[124].

En los momentos en que ocurrieron a bordo del crucero *Almirante Grau* los hechos descritos anteriormente, se desarrolló en el cuartel del Arsenal otro movimiento no menos grave, la sublevación de las fuerzas ahí acantonadas, compuestas de dos compañías del regimiento N° 13 de infantería y las del grupo de artillería comandadas por los tenientes coroneles Beingolea y Villavisencio[125].

A las seis de la mañana se encontraban detenidos el prefecto, el intendente y algunas autoridades más del anterior gobierno. Se hizo cargo del mando militar el coronel Moisés B. Cornejo, e interinamente de la prefectura el diputado Alberto Secada.

Cabe señalar que oficiales del Ejército en compañía del diputado Alberto Secada se dirigieron a la cárcel a fin de poner en libertad al mayor Patiño Zamudio, quien se hallaba preso a consecuencia del movimiento militar que encabezó en Ancón en marzo de ese año. Este oficial asumió poco después la Subprefectura del puerto[126].

En la noche del 5 de julio fueron puestos en libertad el capitán de navío José M. Olivera, ex jefe del Estado Mayor de Marina, y el capitán de fragata Julio Carvajal, ex comandante del crucero *Coronel Bolognesi*[127].

Acontecimiento singular por su importancia constituyó la visita que

efectuó el capitán de navío Augusto R. Pimentel al presidente provisorio Augusto B. Leguia[128], por cuanto se trató del capitán de Puerto y comandante de las Milicias Navales y no del líder de la rebelión naval, el comandante general de la Escuadra, comandante Juan Manuel Ontaneda. Asimismo, el comandante Pimentel, como se recordará, estuvo preso por algunos instantes durante el movimiento insurreccional. ¿Se trató de una mera prevalencia jerárquica, o una estima personal del líder de la Patria Nueva hacia a este prestigioso marino?

Indudablemente a consecuencia de la insurrección naval la estructura de mando se vio prontamente afectada. En efecto, el 8 de julio se decretó el receso del Estado Mayor General de Marina al "... haber asumido esas funciones la Comandancia General de la Escuadra"[129]. Esta era una reforma indispensable, que luego se perfeccionaría con la nueva estructura orgánica que se establecería con la creación del Ministerio de Marina, en octubre de ese mismo año, y luego con los nuevos ajustes recomendados por la Misión Naval Americana durante todo el periodo del Oncenio de Leguía. Al respecto se comunicó a las dependencias de Marina la siguiente Orden General:

> "Al ancla Callao, julio de 1919
>
> Constituida con fecha 4 del actual la Comandancia General de la Escuadra, ésta asume las funciones del Estado Mayor General de Marina, así como el mando y control de las instituciones de enseñanza y demás dependencias de Marina. En tal virtud, todas las disposiciones que dicte esta Comandancia General tendrán carácter de provisional mientras el Supremo Gobierno acuerde lo conveniente para la nueva organización que debe darse a la Armada Nacional"[130].

Mención aparte es la sublevación ocurrida en el crucero *Lima*. En efecto, desde la mañana del 4 de julio existía preocupación en el alto mando naval por la suerte corrida por este navío que se había dirigido al sur desde el día anterior por disposición del gobierno derrocado. Se dijo inclusive que a las siete de la mañana de ese 4 había partido el crucero *Grau* al sur "... con el objeto de alcanzar al crucero *Lima*[131], agregándose que el crucero insignia llevaba la orden de hacer regresar la tropa embarcada en él. Esta noticia resultó falsa por cuanto el *Grau* nunca se movió de la rada del Callao; más bien continuo anclado afuera de la bahía en espera del *Lima*, que estaba comandado por el capitán de fragata don Aurelio de la Guerra[132]. En todo caso, según informaciones recogidas por el corresponsal de *La Crónica*, no se tenía noticias sobre el paradero del crucero, asegurándose que entraría a puerto el 5 de julio[133]; sin embargo, recién lo hizo en la mañana del 6. Estaba previsto el reconocimiento de su nuevo comandante, el capitán de corbeta Manuel I. Vegas dispuesto por el comandante general de la Escuadra, en reemplazo de Aurelio de la Guerra, quien había sido depuesto por los amotinados[134].

En efecto, el crucero *Lima* llegó al puerto. Fue recibido por las autoridades navales quedando detenidos sus jefes y oficiales, así como el sargento mayor Narciso Arroyo del regimiento N°13 de Infantería que, como se sabe, fue a cargo de una compañía de ese cuerpo del Ejército, que debió desembarcar en Mala[135]. Después de recibido el crucero se constituyó a bordo el capitán de corbeta Manuel I. Vegas, quien se hizo a cargo del comando. Se hizo reconocer por el capitán de corbeta Federico Taboada, secretario del Estado Mayor de Marina. Momentos después, saludó con salva de artillería el crucero *Almirante Grau*; en él se hallaba embarcado el Jefe de la Escuadra, capitán de navío Juan M. Ontaneda[136]. Esta nave, que debió desembarcar una compañía del batallón de Infantería N° 13 en Pisco, para combatir a la gente levantada en armas por el coronel Oré y que se encontraba en Cañete, entró al puerto del Callao al mando del contramaestre Sánchez y con algunas averías. El crucero *Grau* se hizo a la mar y voltejeó alrededor de aquella para saber si se encontraba a órdenes del nuevo régimen. El *Lima* tomó fondeadero y entonces se dirigió a bordo el Secretario de la Comandancia General, capitán de corbeta Federico Taboada, en compañía del de igual clase, Manuel Vegas, haciendo reconocer a este último por la tripulación, como primer jefe de esa nave[137].

¿Qué había ocurrido como para que un contramaestre viniese desde Pisco al Callao al mando de un crucero? Existen telegramas llegados de Cerro Azul y de Pisco que dan cuenta que la tripulación del *Lima* se sublevó y apresó a su comandante, Aurelio de la Guerra, y a los oficiales e ingeniero, sublevación que fue comunicada al comandante Ontaneda mediante un radiograma[138]. Ocurrió en Pisco al medio día del 5 de julio, cuando el comandante de la Guerra ordenó zarpar al Callao. Al levar anclas se presentó al puente del comandante el contramaestre del buque apellidado Sánchez acompañado de tripulantes armados de fusiles, y exigió la entrega del comando, al mismo tiempo que los soldados arrestaban a su jefe el sargento mayor Arroyo, y otros tripulantes desalojaban de sus puestos a los maquinistas, dejando a un mecánico de confianza. Los revolucionarios obligaron al guardiamarina Zamudio a rectificar el rumbo al Callao, y Sánchez tomó el comando hasta su entrada al puerto, quedando arrestados los dos comandantes Aurelio de la Guerra y Arturo Zavala y el sargento mayor Narciso Arroyo[139].

Finalmente, cabe resaltar en este marco de la participación política de la Marina en el golpe de Estado, el saludo de los oficiales de la Armada al presidente provisorio Augusto B. Leguía. Ocurrió el 11 de julio a las 4 y 30 de la tarde, siendo encabezado por el comandante general de la Escuadra, el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda. Luego de saludar en su despacho al nuevo ministro de Guerra y Marina, general Abril, se dirigieron los oficiales acompañados de este al despacho

presidencial con el objeto de "... presentar sus felicitaciones al señor Leguía por su exaltación al mando supremo de la Republica"[140]. El comandante Ontaneda, en su discurso, sostuvo entre otros asuntos, el papel de la Marina en este hecho revolucionario:

"La participación que a la Marina le cupo desempeñar en ese acontecimiento, de poderosa reacción moral ciudadana, no ha sido sino una contribución al sentimiento de solidaridad nacional, altiva protesta ante la conculcación de nuestras leyes fundamentales, resguardo necesario ante las amenazas y peligros de vuestros jóvenes. Felizmente luce ya en este nuevo día el sol de la esperanza. La rectificación nacional será un hecho"[141].

El Presidente Leguía, por su parte, contestó el saludo en los siguientes términos:

"Recibo con particular complacencia el saludo que trae en nombre de la Marina Nacional. Siempre he dispensado al sostenimiento y progreso de la Marina Nacional, durante mi pasada administración todos mis desvelos y energías, los mismos que ofrezco hacer esta vez animado en todo momento de mis más sanos y patrióticos ideales de grandeza y bienestar para ella desde que constituye la base más grandiosa de la defensa nacional"[142].

Igualmente, hizo referencia y reconocimiento de la participación eficaz y sagaz de la Armada en el movimiento restaurador del 4; aclarando que habría que reconocer también la intervención de la Providencia en el buen éxito obtenido y esperar a la vez que la misma Providencia siguiese iluminando a todos en la gran obra de reorganización nacional[143].

ANEXO

Estatutos de la Asociación Nacional Pro-Marina

OBJETO

Artículo 1°. La Asociación nacional en pro de la Marina persigue el acrecentamiento del poder naval en el Perú y se propone ahondar el concepto público de su trascendencia en la defensa nacional.

Para realizar estos fines hará una activa propaganda de sus ideales, vulgarizando los conocimientos navales, fomentando erogaciones para su obra y gestionando el amparo de sus iniciativas por los poderes públicos.

ORGANIZACIÓN

Artículo 2°. La Asociación estará constituida por cuatro clases de socios, a saber: de número o adherentes, activos, patronos y colectividades.

a. Serán socios de número todas las personas sin distinción de sexo, edad, residencia o nacionalidad, que quieran inscribirse y contribuir con la erogación mínima de un sol al trimestre, para el fondo de la Marina.
b. Serán socios activos todos los mayores de 18 años que se comprometan a erogar un sol mensual, así como a prestar su concurso personal en la obra que se propone realizar la Asociación.
c. Serán socios patronos las personas que quieran apoyar la obra contribuyendo con cincuenta libras de oro por una sola vez como vitalicios, o con una cuota mensual de una libra.
d. Socios colectividades serán las instituciones publicas y privadas que deseen inscribirse, pagando una cuota mensual no menor de una libra y con derecho a nombrar un representante ante el Comité.

Artículo 3°. La dirección superior está a cargo de un comité de treinta miembros con residencia en Lima, elegido anualmente por una asamblea general, el que a su vez elegirá de su seno su personal directivo, compuesto por un presidente, dos vicepresidentes, un secretario, dos pro-secretarios, un tesorero y dos auxiliares de tesorería.

Artículo 4°. La Asamblea General, el Comité y sus delegaciones, funcionarían de acuerdo con estos estatutos y los reglamentos orgánicos que se den.

Artículo 5°. La Asamblea General estará constituida por todos los socios activos y patronos residentes en Lima y Callao y por los representantes de las colectividades y delegaciones. El quórum para la asamblea que se reúna en virtud de la primera citación, será de cuarenta miembros, pudiendo funcionar a la segunda convocatoria con el número que concurra.

ANEXO

Se reunirán ordinariamente una vez al año en la primera quincena de enero, para conocer la marcha y estado económico de la Asociación, elegir su comité y adoptar los acuerdos que crea convenientes. Extraordinariamente se reunirá cuando el comité lo acuerde o ha pedido de diez miembros de la asamblea.

Artículo 6°. Los socios de los diversos lugares, fuera de la capital de la república, podrán constituir delegaciones de la Asociación que elegirán sus respectivas juntas directivas, y el comité, además establecerá otras donde lo juzgue conveniente.

Artículo 7°. La Asociación organizará en la capital de la república, un comité central de señoras, con fines idénticos a los del comité.

Artículo 8°. El comité reemplazara a sus miembros poco asiduos con los accesitarios, y en defecto de estos con los que el designe entre los que puedan ser elegidos por la asamblea.

Artículo 9°. Los proyectos para modificar estos estatutos, requieren que sean aprobados por la Asamblea General, previo informe del comité, ya sea a iniciativa de éste o de algunos de los miembros de la expresada Asociación.

FONDOS

Artículo 10°. La Asociación dispondrá de dos categorías de fondos, uno de propaganda y otro llamado fondo de la Marina.

Articulo 11°. El fondo de propaganda estará constituido:

a. Por las cuotas mensuales de los socios activos de Lima y Callao
b. Por las erogaciones eventuales que con tal objeto se reciban

Este fondo será invertido conforme a las disposiciones del comité.

Artículo12°. El fondo de la Marina estará constituido:

a. Por las cotizaciones de los socios de número, por las de los activos de fuera de Lima y Callao y por la de los patronos y colectividades.
b. Por las colectas y erogaciones extraordinarias.

Artículo 13°. El fondo de Marina se dedicará exclusivamente a la adquisición de elementos navales para la defensa nacional y su inversión será determinada por el comité en dos sesiones distintas, en virtud de un acuerdo aprobado por una mayoría no menor de dos tercios del número de sus miembros, previo informe de las comisiones técnicas. Debiendo este acuerdo ser firmado en el libro de actas por todos los asistentes, y hecha la entrega por medio de escritura pública, con la designación precisa del objeto a que se destina el fondo, así como de la persona o entidad a quien se debe hacer la entrega.

PUBLICACIONES

Artículo 14°. Las publicaciones de la Asociación serán anuales y eventuales.

Las primeras comprenderán: la memoria del presidente de la Asociación con los anexos de tesorería indispensables.

Las segundas comprenderán: un boletín que promueva los ideales de la Asociación, y las publicaciones de la prensa diaria o periódica de la república del mismo género de información.

Lima 15 de enero de 1911.

Aprobado por la asamblea general en la fecha.

ANSELMO V. BARRETO
Presidente

D. ARGUELLES
Secretario

NOTAS AL CAPÍTULO XIX

1. *Pro-Patria*, Lima octubre 1927, p. 12.
2. GUERRERO LANG, Jorge..., "Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)". En: *Revista de IEHMP*, N° 16, 1997, p. 11.
3. *Variedades*. Lima 13 de octubre de 1917.
4. GUERRERO..., Pro-Marina..., p. 15.
5. *Informe Borda*, p. 29.
6. *Pro- Marina a sus erogantes. Memorando elevado al Ministerio de Marina por el C. de N. L.D. Causey, sobre los sumergibles italianos que pretende adquirir Pro- Marina.* Folleto de 1920. En: A.H.de M. Asociación Nacional Pro-Marina. Expediente Administrativo.
7. GUERRERO..., *Pro- Marina*..., p. 22.
8. PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl..., *Historia Marítima del Perú. 1884-1906.* Lima, 1991, IEHMP, T. XII, vol. 2, p. 226.
9. *Revista de Marina*, julio-setiembre 1921, pp. 397-403.
10. CASARETTO ALVARADO Fernando..., *Centro Naval del Perú - 100 años.* Lima 2000. pp. 53 y 61.
11. *Revista de Marina*, abril, 1907, pp. 1-3.
12. *Revista de Marina*, abril, 1907, pp. 10-11 y 12-13.
13. *Revista de Marina*, mayo, 1907, pp. 58-62.
14. *Revista de Marina*, junio, 1907, pp. 101-104.
15. *Revista de Marina*, julio, 1907, pp. 103-104.
16. *Revista de Marina*, agosto, 1907, pp. 138-139.
17. *Revista de Marina*, agosto, 1907, pp. 161-170.
18. *Revista de Marina*, setiembre de 1907, p. 194.
19. *Revista de Marina*, setiembre de 1907, p. 212.
20. *Revista de Marina*, setiembre de 1907, pp. 227-229.
21. *Revista de Marina*, octubre, 1907, p. 255.
22. *Revista de Marina*, octubre, 1907; pp. 257-262.
23. *Revista de Marina*, diciembre, 1907, pp. 314-331.
24. *Revista de Marina*, enero, 1908; p. 383.
25. *Revista de Marina*, febrero, 1908; p. 453. *Homónomo* duplicó indirectamente esta crítica a través de un nuevo artículo: *Valor militar de los buques*, el mismo que aparece en la *Revista de Marina*, marzo de 1908, pp. 490-496.
26. *Revista de Marina*, enero 1908, pp. 405-414.
27. *Revista de Marina*, noviembre, 1908; p. 377.
28. *Revista de Marina*, mayo-junio, 1909, p.64. Este artículo continúa en los números 30-31 de setiembre, 1909 (p.161-166) y 32-33 de noviembre-diciembre, 1909, pp. 206-221.
29. *Revista de Marina*, julio-agosto, 1909, pp. 121-136.

30. *Revista de Marina,* setiembre, 1909, pp. 142-160. y continuando en el de febrero-marzo, 1910 pp. 249-253.
31. *Revista de Marina, mayo*-junio de 1909, pp. 39-41.
32. *Boletín de Ministerio de Guerra y Marina,* 15.10.1908. Año V.
33. *Revista de Marina,* febrero-marzo de 1910, pp. 331-333.
34. *Revista de Marina,* setiembre, 1916, pp. 1-2. (Segunda Época).
35. *Revista de Marina,* setiembre, 1916; pp.3-14. Partes de este artículo continuaron publicándose en los números siguientes (diciembre de 1916, pp. 52-65, enero-febrero 1917, pp. 181-192 y julio-agosto, 1917, pp. 371-378).
36. *Revista de Marina,* setiembre 1916, pp. 24-25.
37. Este distinguido profesor entregó un nuevo artículo a la *Revista* denominado "Breves apuntes sobre termodinámica" en los números correspondientes a enero-febrero, 1918, pp. 70-80 y marzo-abril, 1918, pp. 103-126.
38. *Revista de Marina,* octubre-noviembre, 1916 p. 50.
39. *Revista de Marina,* octubre-noviembre, 1916 p. 115.
40. *Revista de Marina,* diciembre, 1916, pp. 142-171.
41. *Revista de Marina,* enero-febrero, 1917, pp. 197-204.
42. *Revista de Marina,* mayo-junio, 1918, pp. 348-366.
43. *Revista de Marina,* marzo-abril, 1919, pp. 143-160.
44. *Revista de Marina,* diciembre, 1919.
45. BENITES, Juan..., "Las Bodas de Oro de la Revista de Marina". En *Revista de Marina*, 1966, p. 741.
46. *Revista de Marina,* enero-febrero, 1917, p. 1.
47. *Revista de Marina,* enero-febrero, 1917, pp. 33-49.
48. *Revista de Marina,* mayo-junio, 1917, p. 79. La subvención fue acordada mediante la Resolución del 20 junio.
49. *Revista de Marina,* mayo-junio, 1917. Editorial.
50. *Revista de Marina,* enero-febrero, 1918, p. 89. El artículo se encuentra en las pp. 1-31 del mismo número.
51. *Revista de Marina,* marzo-abril, 1918, pp. 135-142.
52. *Revista de Marina,* julio-agosto, 1918, pp. 381-382.
53. *Revista de Marina,* enero-febrero, 1919, pp. 1-32. Marzo y abril 1919, pp. 101-128.
54. *Revista de Marina,* julio-agosto, 1917, pp. 417-437.
55. *Revista de Marina,* setiembre-octubre, 1917, p. 525.
56. *Revista de Marina,* noviembre-diciembre, 1917, pp. 525.
57. *Revista de Marina,* marzo-abril, 1918, pp. 126.
58. *Loc. cit.,* pp. 161-174.
59. *Loc. cit.*, pp. 91-101.
60. *Loc. cit.*, pp. 143-157.
61. *Revista de Marina,* mayo-junio 1918, pp. 205-224. Un año antes el capitán de corbeta Tomás Pizarro también se ocupó sobre el tema con el artículo "De las notas". En: *Revista de Marina*, enero-febrero, 1918, pp. 81-88.
62. *Loc. cit.,* pp. 289-290.
63. *Revista de Marina*, enero-febrero, 1919, pp. 53-61.
64. *Revista de Marina*, marzo-abril, 1919, p. 225.
65. Ver el capítulo VI de este mismo volumen.
66. *El Comercio,* mayo 2, 1908, Ed. de la mañana, p. 1.
67. *El Comercio*, mayo 2, 1908, Ed. de la tarde, p. 1.
68. *El Comercio,* mayo 4, 1908, Ed. de la mañana, p. 1.
69. La travesía del *Grau* fue Callao-Acapulco-San Francisco-Acapulco-Callao. Su llegada a nuestro primer puerto ocurrió tras 50 días de navegación, con un recorrido de 8 000 millas. *El Comercio,* mayo 22, 1908, p. 1.

70. *El Comercio,* agosto 21, 1908, Ed. de la mañana, p. 1. Según la Legislación electoral de aquella época, el Congreso de la República, a través de una Comisión Dictaminadora, se abocó a revisar el escrutinio de las elecciones políticas realizadas entre el 25 y 28 de mayo, conducidas por el Jurado Electoral Nacional y las respectivas juntas de recepción (*El Comercio*, agosto 26, 1908, Ed. de la mañana, p. 5 a 7). Esta comisión señaló que el número de ciudadanos con derecho a sufragio ascendió a 184 216, de los cuales sufragaron 143 231 para presidente, 143 216 para primer vicepresidente, y 143 387 para segundo vicepresidente. Por el presidente Leguía votaron 143 124, por Eugenio Larrabure y Unanue, 143 025 y por Belisario Sosa, 143 274, repartiéndose los votos restantes entre diversos ciudadanos.
Se señaló en el dictamen que se habían abstenido de concurrir a estas elecciones los partidos de oposición, y por esta causa el escrutinio de los votos emitidos, acusaba un mínimo de ellos a favor de los Partidos Civil y Constitucional. No habiendo lucha electoral, la operación de cómputo de los votos fue sencilla (*La Prensa*, jueves agosto 20, 1908, Ed. de la mañana, p. 2).
71. *El Comercio,* setiembre 11, 1908, Ed. de la mañana, p. 1.
72. *La Prensa,* agosto 31, 1908, Ed. de la mañana, p. 1.
73. *El Comercio,* setiembre 24, 1908, Ed. de la tarde, p. 3.
74. *El Comercio,* setiembre 25, 1908, Ed. de la mañana, p. 1.
75. *El Comercio,* setiembre 26, 1908, Ed. de la tarde, p. 1. En esta edición se señalaba que quien presidió la delegación fue el comandante Saldías, subdirector de Marina, sin embargo todo indica que quien encabezó la delegación fue el comandante Gárezon, como el más antiguo de los de su clase y que pronunció el discurso.
76. *El Comercio,* setiembre 27, 1908, Ed.
77. *El Comercio,* mayo 30, 1909, Ed. de la mañana, pp. 2-3
78. *El Comercio,* mayo 31, 1909, Ed. de la mañana, p. 3.
79. *El Comercio,* junio 5, 1909, Ed. de la tarde, p. 1.
80. *Variedades,* Lima, 3 de junio de 1909, N° extraordinario, p. VI. *El Comercio*, mayo 31, 1909, Ed. de la mañana, p. 3.
81. *El Comercio,* febrero 4, 1914; Ed. de la mañana; p. 2. En su edición extraordinaria del febrero 4, 1914 (p.1), *La Prensa* informó contradictoriamente que "Las tropas del Callao, al mando del prefecto comandante Arenas acató el movimiento apenas se tuvo noticia de su realización". El subrayado es nuestro.
82. *El Comercio,* febrero 4, 1914: edición de la tarde, p.1.
83. *El Comercio,* febrero 4, 1914; Ed. de la mañana, p. 2. En el despacho del corresponsal de *La Crónica* se lee al respecto: "Se nos dice que el comandante de uno de los cruceros se negó a acatar esta orden, manifestando que no podía, en cumplimiento de su deber, dejar desguarnecido el buque".
84. *El Comercio,* febrero 4, 1914, Ed. de la mañana, p. 2.
85. *La Crónica,* edición extraordinaria, febrero 4, 1914, p. 4.
86. *El Comercio,* febrero 5, 1914, edición de la tarde, p. 1. El subrayado es nuestro.
87. *La Prensa,* edición extraordinaria, julio 4, 1914, p. 2.
88. *La Prensa,* segunda edición extraordinaria, febrero 4, 1914, p. 1. *El Comercio* sostuvo que "A las 11 llegó de Lima el capitán don Juan C. Sánchez, que venía con el nombramiento de prefecto interno, otorgado por la Jefatura del poder Ejecutivo" (febrero 4, 1914, edición de la tarde, p. 1).
89. *El Comercio,* febrero 4, 1914, Ed. de la tarde, p. 1. En la edición de febrero 5, *La Crónica* también coincide en la hora de la llegada al *Grau* del contralmirante Carvajal: 8 y 30 de la mañana.
90. *La Crónica,* febrero 5, 1914, p. 6.
91. *El Comercio,* febrero 4, 1914, Ed. de la tarde, p. 1.
92. *El Comercio,* febrero 6, 1914, Ed. de la mañana, p. 1.

93. *La Prensa,* febrero 6, 1914, Ed. de la mañana, p. 1. El malestar en los oficiales de la Marina se reflejaba en la decisión de algunos jefes de presentar "... sus renuncias por cuanto no querían hacerse responsables de los daños que de un momento a otro pudieran ocurrir".
94. *El Comercio,* febrero 4, 1914, Ed. de la mañana, p. 2.
95. *El Comercio,* febrero 4, 1914, Ed. de la tarde, p. 1.
96. *La Prensa,* febrero 4, 1914, Ed. extraordinaria, p. 2.
97. *La Crónica,* febrero 4, 1914, Ed. extraordinaria, p. 5.
98. *La Prensa,* febrero 5, 1914, Ed. de la mañana, p. 2.
99. *El Comercio,* febrero 5, 1914, Ed. de la mañana, p. 2.
100. *El Comercio,* febrero 5, 1914 Ed. de la tarde, p. 1. Esta versión es confirmada en *La Prensa* febrero 5, (Ed. de la mañana, p. 2.), cuando afirma: "Después de la agitación extraordinaria ocurrida desde las primeras horas de la mañana hasta el mediodía de ayer (4), sucedió absoluta calma".
101. *El Comercio,* febrero 6, 1914, Ed. de la mañana, p. 1.
102. *El Comercio,* febrero 6, 1914, Ed. de la tarde, p. 1.
103. *La Crónica,* febrero 7, 1914, p. 2.
104. *El Comercio,* febrero 7, 1914, Ed. de la mañana, p. 2.
105. *La Prensa,* febrero 7, 1914, Ed. de la tarde, p. 1.
106. *Ibídem...,* El subrayado es nuestro.
107. *La Prensa,* febrero 7, 1914, Ed. de la tarde, p. 1.
108. Según la versión recogida por *El Comercio,* julio 5, 1919, Ed. de la mañana, p. 1, el "... movimiento militar se venía preparando en el ejército desde hace tres meses".
109. *El Comercio,* julio 4, 1919, Ed. de la mañana, p. 1.
110. *El Comercio,* julio 4, 1919, Ed. de la tarde; p, 1. El corresponsal se refiere al embarco a las 4 de la madrugada del 4 de julio del Regimiento de Infantería N° 13 en el crucero *Lima.* El despacho de tropa fue dispuesta por el gobierno de José Pardo al conocerse que dos oficiales y siete soldados lograron escapar de "... una ronda en Chorrillos", logrando pasar el 3 de julio por el pueblo de Lurín prosiguiendo al Chilca en número de 18 personas (*La Prensa,* julio 4, 1919, Ed. de la mañana, p. 4).
111. *La Prensa,* julio 4, 2da. Ed. de la mañana de 1919, p. 1.
112. *La Prensa,* julio 4, 1919, Ed. de la tarde, p. 1. El diputado electo referido era Alberto Secada, de destacada actividad política desde la época de Guillermo Billinghurst.
113. *La Crónica,* Ed. Extraordinaria del viernes julio 4, 1919, p. 6.
114. Según *La Prensa* (julio 4, 1919, edición de la tarde, p. 1), se trataría de los reflectores del crucero *Almirante Grau,* que hizo funcionar su tripulación en señal de apoyo al movimiento y en respuesta a los varios dinamitazos que estallaron a las 3 y media de la madrugada como señal convenida "... para hacer saber a la Escuadra la marcha y éxito del movimiento".
115. *La Crónica,* Ed. Extraordinaria julio 4, 1919, p. 6. Respecto a la señal recibida por el crucero *Almirante Grau,* se puede consultar el parte oficial de lo ocurrido, que está firmado por el capitán Ernesto Llona y que lleva fecha 6 de julio de 1919, reproducido en *El Callao,* julio 8, 1919, p. 2.
116. *La Prensa,* julio 4, 1919, Ed. de la tarde, p. 1.
117. *Ibídem.* Véase, igualmente, en *El Comercio,* julio 4, 1919, Ed. de la tarde, p. 1 y julio 5, Ed. de la mañana, p. 2. Asimismo, en *La Crónica* julio 4, 1919, p. 9 y *El Callao,* julio 4, 1919, p. 2.
118. *La Prensa,* julio 4, 1919, Ed. de la tarde, p. 1.
119. *El Callao,* julio 5, 1919, p. 2.
120. *El Comercio,* julio 5,1919, Ed. de la mañana, p. 2. Ed. de la tarde, p. 1. *El Callao,* julio 5, 1919, p. 2.
121. *El Callao,* julio 5, 1919, p. 2, *El Comercio,* julio 6, 1919, Ed. de la mañana, p. 3.

Recién el 7 de julio llegaría a la bahía del Callao dicha nave (*El Callao*, julio 7, 1919, p. 2).

122. *La Crónica,* julio 4, 1919, p. 9, *El Comercio*, julio 5, 1919, Ed. de la mañana, p. 2.
123. *El Callao*, julio 5, 1919, p. 2. Señala este rotativo al respecto que: "No ha habido alteración en el comando de estas unidades de la Armada".
124. *El Comercio,* julio 5, 1919, Ed. de la tarde, p. 1. Ed. de la mañana, p. 2.
125. *La Prensa*, julio 4, 1919, Ed. de la tarde, p. 2.
126. *La Prensa,* julio 4, 1919 Sda. Ed. Extraordinaria de la mañana, p. 1.
127. *El Comercio*, julio 6, 1919, Ed. de la mañana, p. 3. Previamente, el día 4, el comandante León estuvo a bordo del crucero *Almirante Grau* y habló con el comandante Ontaneda a fin de que se permitiese sacar los papeles privados del ex jefe del Estado Mayor, comandante Olivera, quien se encontraba preso en la Prefectura (*El Comercio*, julio 5, 1919, Ed. de la tarde, p. 1).
128. *El Comercio,* julio 6, 1919, Ed. de la mañana, p. 3. Véase también en *El Callao*, julio 7, 1919, p. 2.
129. *El Comercio,* julio 9, 1919, Ed. de la tarde, p. 1.
130. *La Prensa*, julio 9, 1919, Ed. de la mañana, p. 6.
131. *La Prensa,* julio 4, 1919, 2da. Ed. de la mañana, p. 1.
132. *El Callao*, julio 5, 1919, p. 2.
133. *La Crónica,* julio 6, 1919, p. 6.
134. *El Comercio*, julio 6, 1919, Ed. de la tarde, p. 3.
135. *La Prensa,* julio 7, 1919, Ed. de la mañana, p. 6.
136. *Ibídem...*, véase en *El Callao,* julio 7, 1919, p. 2. Asimismo, consúltese *La Crónica,* julio 7, 1919, p. 2.
137. *La Crónica*, julio 7, 1919, p. 2.
138. *El Comercio*, julio 7, 1919, Ed. de la mañana, p. 2. Véase la aclaración que formuló el segundo jefe del *Lima,* Arturo Zavala, al corresponsal de *El Comercio* en el Callao sobre su participación "leal" al lado de su primer comandante, Aurelio de la Guerra quien, desde el primer instante de la sublevación estuvo al lado del comandante del buque, no aceptando en ningún momento el pasar a su camarote como varias veces se lo pidieron los sublevados, permaneciendo en la primera cámara con el comandante de la Guerra hasta que se les notificó del traslado al *Grau* al arribar al Callao. (*El Comercio*, julio 7, 1919, Ed. de la tarde p. 1).
139. *La Prensa,* julio 7, 1919, Ed. de la mañana, p. 6. Esta versión coincide con la de *La Crónica*, la cual sostiene que: "... cuando el primer jefe, comandante Guerra había ordenado la salida para el Callao, un grupo de tripulantes armados de fusiles y encabezados por el contramaestre se adueñaron de la nave, apresando al comandante en su cámara. Simultáneamente un grupo de soldados del 13, encabezados por un subteniente, apresaron a su jefe, sargento mayor Narciso Arroyo; y otro grupo de tripulantes siguieron igual procedimiento con el segundo comandante del buque señor Zavala así como a los ingenieros. El rumbo fue trazado por el guardiamarina señor Zamudio, con autorización del comandante Guerra y a solicitud de los amotinados" (*La Crónica,* julio 7, 1919, p. 2), la única diferencia es la hora, a las 2 y 30 p. m. y no el mediodía como sostiene *La Prensa*, En *El Callao* se señala como causa del motín la insistencia del comandante de la Guerra: "... en desembarcar las tropas" y cuando la nave se iba a hacer a la mar, de regreso al Callao la tripulación apresó al..." (*El Callao*, julio 7, 1919, p. 2).
140. *La Crónica*, julio 13, 1919, p. 2.
141. *Ibídem.*
142. *Ibídem.*
143. *Ibídem.* Los discursos pueden ser consultados, asimismo, en *La Prensa*, julio 12, 1919, Ed. de la mañana, p.3.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Los buques de la Escuadra Americana en la rada del Callao (a color)	39
Cazatorpedero *Teniente Rodríguez* cruzando el Canal de Panamá (a color)	40
Apertura del Canal de Panamá con el paso del buque S.S. *Ancon*	57
Barca peruana *Lorton*	109
Los hermanos Juan y José García Calderón en la Gran Guerra	109
Las naves alemanas capturadas por el Gobierno	111
El Perú celebra el fin de la Gran Guerra	113
Solón Polo (en sepia)	125
Melitón Porras (en sepia)	125
Juan María da Silva Paranhos, Barón de Río Branco (en sepia)	125
Germán Leguía y Martínez. (en sepia)	125
Chilenos protestando contra la prensa peruana, 1910	126
Orador chileno reclama la clausura del periódico *La Voz del Sur*	126
Croquis de las fronteras entre Perú y Brasil, 1909	155
Voluntarios desfilan bajo los balcones presidenciales, año 1910	181
El presidente Augusto B. Leguía	271
El presidente Guillermo Billinghurst y los nuevos ministros (en sepia)	281
El Coronel Óscar R. Benavides, Presidente Provisorio, y su Gabinete (en sepia)	282
Instalaciones para la extracción del guano en los Islotes Palominos	329
Tenientes Héctor Carvajal, Juan Manuel Garavito y Augusto Loayza, de la Comisión Hidrográfica	349

	Pag.
Muelle y dársena del Callao	363
El puerto de Paita visto del muelle.	389
El puerto de Supe	389
El vapor *Ollanta* en el puerto de Puno, Lago Titicaca	399
Muelle Booth, Iquitos, según una postal de la época	399
Faro de la Isla Mazorcas	417
Islote y faro de Palominos	417
Nuevo dique flotante del Callao	453
El *Retriever,* primer buque que entró al nuevo dique	453
Vapores *Pachitea, Mantaro* y *Huallaga*	469
Vapor *Orcoma* de la Pacific Steam Navigation	470
Vapor *Ucayali*	470
Las oficinas de la Casa Grace en el Callao (a color)	491
Vista panorámica del puerto del Callao (en sepia)	492
El Club Regatas "Unión" del Callao	517
Regatas en el Callao	517
El balneario de Chorrillos y el Club Regatas Lima (en sepia)	527
Los baños de La Punta en una postal de 1914 (en sepia)	527
Los baños de Barranco en plena temporada de verano (en sepiar)	528
Vista de los baños de Ancón inaugurados el verano de 1910 (en sepia)	528
La navegación en el río Ucayali – Mahuiso (Iquitos)	543
El Caquetá, río navegable (Iquitos)	543
Las lanchas *República* y *Teresita* en el puerto Progreso	547
Navegando en balsa de nativos por el río Perené	547
Carlos Rey de Castro, Cónsul peruano en Manaos, Brasil	573
Cauchero en la selva del Marañón	577
Campamento de caucheros	577

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pag.
Teniente coronel Óscar R. Benavides	589
Teniente primero Manuel Clavero Muga	589
Teniente segundo Héctor Mercado Silva	589
Llegada a Iquitos de las fuerzas del comandante Benavides	590
La lancha *América* partiendo al río Caquetá	590
Teniente de navío Joseph Alexander Theron	613
Teniente de navío Paul de Marguerye	619
Crucero *Almirante Grau*	709
Crucero *Coronel Bolognesi*	713
El sumergible *Ferré*, según una postal de la época (a color)	723
El cazatorpedero *Teniente Rodríguez* (en sepia)	724
Oficiales que viajaron a Inglaterra en 1907 para conformar las dotaciones del *Grau* y *Bolognesi*.	745
Tripulación, marinería y escenas de la vida a bordo del *Iquitos*	759
Escenas de la vida a bordo del *Bolognesi* y *Constitución*	765
El caso Gárezon caricaturizado en *Variedades*	769
Local de la Escuela Naval en Bellavista	791
La nueva Escuela Naval en La Punta	795
Planta de profesores de la Escuela Naval, año 1915	799
Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres	799
Alumnos de la Escuela Naval del Perú el año 1916	803
El Palo de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú (en sepia)	809
Ceremonia de instalación del Palo de la corbeta *Unión* (en sepia)	810
Ceremonia de bendición del crucero *Almirante Grau*	857
Primera dotación del crucero *Almirante Grau*	863
Oficialidad y tripulación del crucero *Bolognesi*, año 1916	864
El transporte *Iquitos* listo para desatracar del muelle	893

	Pag.
La oficialidad del *Iquitos* en los astilleros de Cammel Laird	893
Crucero *Comandante Aguirre*, ex *Dupuy-de-Lome*	905
La plana mayor del crucero *Comandante Aguirre*	905
El crucero *Dogali* de la Real Marina Italiana, en el Callao, 1907	917
Los sumergibles *Ferré* y *Palacios* en los astilleros Schneider	921
Dotación del sumergible *Ferré*	921
Oficiales y tripulantes del *Ferré* durante las pruebas	929
Lanzamiento del sumergible *Palacios* desde el *Kangourou*	929
El sumergible *Ferré* emerge del buque madrina *Kangourou*	933
Aspectos del interior del *Kangourou*	933
La cañonera *América* atacando el puesto militar de La Pedrera	945
El Centro Naval del Perú antes del año 1919 (a color)	979
Capitán de navío Toribio Raygada (en sepia)	980
El primer número de la *Revista de Marina*	987

ÍNDICE GENERAL

A

Abadía Méndez, Miguel, 134
Abadía Méndez –Herbozo, protocolo, 133, 135, 205
Abate, José, 918
Abecia Baldivieso, Valentín, 120, 139, 142, 143, 153, 202, 207, 208, 210
Abessinia, vapor alemán, 103, 112, 487
Abril, Carlos, 288, 639, 657, 847, 947
Abshagen, K., 114
Abtao, 813, 832
Abujao, río, 545
Abulija, río 550
Academia náutica, 442
Acapulco, puerto, 56, 880, 1015
Aconcagua, vapor, 483
Acre, 20, 138, 139, 549, 552, 553, 563
Adato, vapor, 487
Adriático, mar, 88
Afganistán, 30
África, 28
Agadir, 31
Agamenon, acorazado inglés, 990
Agnus, Juan, 559
Aguamayo, hacienda, 559
Aguarico, río, 131, 171, 172
Aguaytía, río, 544, 545
Águila, Francisco G. del, 588
Águila, lancha, 942
Aguirre, Elías, 731
Aguirre Lavayén, Joaquín, 208, 212
Agurto, Luis, 832, 834
Ahrein, Mr., 928
Ahumada, capitán chileno, 121
Aichiyacu, río, 540
Aipena, río, 540
Alabama, acorazado U.S., 36
Alarco, Lino, 148
Alacrán, isla del, 831, 834
Alarcón, Anacleto, 732
Alayza y Paz Soldán, Francisco, 268, 287, 288, 585
Albán, Carlos, 205
Albania, 32
Albarracín, Gabriel, 989
Alcántara Herrán, Pedro, 199, 226
Alcatraz, pequeño vapor, 339
Alcíbar, Pedro, 732
Alemania, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 52, 53, 78, 79, 83, 84, 87, 97, 99, 100, 101, 105, 106, 107, 111, 112, 129, 176, 200, 203, 479, 884, 986
Alessandri, Arturo, 220
Alfageme, Humberto, 820, 905, 908
Alfaro, Eloy, 134, 146, 173, 174, 176, 189, 190, 195, 196, 197, 204, 205, 220, 225
Alfaro, Flavio E., 196
Alfonso, Paulino, 184
Alfonso XIII, rey de España, 162, 173, 174, 220
Algeciras, 29, 31
Aliaga, Florencio, 304, 313
Alice A. Leigh, vapor, 495
Aljovín, Arístides, 837
Allaker, Joseph, 860
Allard P. Jorge, 512, 513, 514
Almalo, vapor, 500
Almeida, César de, 423
Alfaro Vallejos, Julia, 352
Algoa Bay, barca, 409

Almirante Cochrane, acorazado chileno, 932
Almirante Condell, buque chileno, 989
Almirante Grau, crucero, 25, 35, 36, 43, 105, 180, 182, 241, 260, 266, 347, 438, 516, 518, 519, 523, 627, 629, 636, 640, 654, 665, 667, 679, 680, 681, 684, 691, 700, 706, 708-711, 731, 733, 735, 737, 740, 741, 745, 746, 748, 753, 760, 767, 768, 785, 850, 851, 853, 854, 856-876 (incorporación y viaje), 877, 878, 879, 880, 883-884 (visita a Guayaquil), 885, 910, 928, 930, 952, 953, 954, 971, 976, 984, 999, 1002, 1003, 1007, 1008, 1009, 1010, 1015, 1017, 1018,
Almirante Latorre, acorazado chileno, 605, 934
Almirante Lynch, 989
Almirante Simpson, contratorpedero chileno, 606, 990
Althaus Dartnell, Juan, 745, 748, 757, 860, 863, 921, 928, 930, 959, 960, 964, 968 (datos biográficos), 991
Altmark, vapor, 500
Alto Amazonas, provincia, 398, 540, 541
Alto Amazonas, río 537, 548
Alto Madre de Dios, río, 551, 553
Alto Marañón, río, 542, 556, 942
Alto Napo, río, 173
Alto Purús, río, 139, 556
Alto Ucayali, río, 544, 942
Alto Yurúa, río, 139, 556
Altuna, Félix R., 507
Alva, Manuel, doctor, 746
Alva, Octavio, 798
Alva Saldaña, Jorge, 905, 908
Álvarez, Alejandro, 160, 161, 168, 179, 206, 214, 461
Álvarez, Gerardo, 585, 657, 1006
Álvarez, señor, gobernador de Cabo Verde, 866
Álvarez Calderón, Alfredo, 520
Álvarez Calderón, Manuel, 130
Alzamora, Ernesto, 928
Alzamora, José R., 815, 820,983, 996
Amaquiria, en el Alto Ucayali, 942
Amasis, vapor alemán, 112
Amazonas, buque chileno, 830
Amazonas, departamento, 540
Amazonas, lancha fluvial, 853, 939
Amazonas, río, 23, 62, 68, 139, 140, 149, 150, 151, 152, 172, 173, 193, 219, 398, 537, 946
Amazonas, vapor, 483
Amazonía, 23, 250, 344, 537-602, 984
Amberes, 365, 487, 488
América, 18, 28, 33, 74, 106, 122, 130, 158, 161, 169, 173, 174, 185, 204, 206, 207, 215, 224, 302, 357, 498, 974
América, cañonera, 586, 587, 589, 590, 591, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 748, 853, 945
América Central, 60, 67, 137, 205
América del Sur, 55, 98, 131, 178, 199, 361, 366, 370, 373, 496, 500
América Latina, 34, 179, 193, 226, 233, 258
Amethyst, nave inglesa, 293
Amorós y Risco, T., 404
Amotape, 237
Amsterdam, 50, 500
Ancash, departamento, 335, 337, 393, 394,
Anchenarde, vapor, 498
Ancón, balneario y puerto menor, 22, 316, 317, 352, 396, 402, 422, 426, 437, 519, 529, 532, 533, 938, 1008
Ancón, tratado de, 119, 120, 130, 132, 133, 137, 141, 142, 153, 154, 160, 161, 163, 164, 167, 168, 177, 183, 188, 200, 204, 210, 213, 214, 223, 224, 226, 227, 448, 461, 532-533
Ancon, buque, 57, 69
Andagoya, Pascual de, 56
Andes, 174
Andoas, distrito, 542
Andrade, Ernest, 117
Andrade, Julio, 189
Andrade, Marcelino, 588
Andrade, Roberto, 207
Andrade-Betancourt, tratado, 174
Angamos, combate de, 160, 290, 731, 995, 997
Angeldonis, Reinaldo, 746
Ángeles Huerta, Ricardo, 789
Angoteros, 171

Angulo Puente Arnao, Juan, 157, 213
Anita, pontón, 888
Ansaldo, astilleros de, Italia, 874
Ansaldo San Giorgio I, vapor, 500
Ansaldo San Giorgio II, vapor, 500
Anschutz, ingeniero alemán, 51
Antillas, 53
Antisana, vapor, 481
Antofagasta, 208, 375, 480, 487
Antola, Luis, 507
Anubis, vapor alemán, 111, 114
Anyo Maru, vapor, 499
Apaga, río, 540
Apaporis, río, 140, 150, 585, 586, 591,
Aparicio Valdez, Luis, 312
Apurímac, río, 73
Arana, casa, 567-580
Arana, Julio, 574-580
Arana, Pablo, 507
Aranda, Ricardo, 207, 209, 210, 218
Arango, José Agustín, 67
Arce, 60
Arce, Enrique J., 60, 72, 73, 75
Arce y Folch, Luis B., 343, 345, 346, 347, 348, 401, 403, 405, 411, 412, 425, 432, 433
Arenas, Alejandro, 817
Arenas, Edgardo, 1002, 1003, 1004, 1016
Arenas, Francisco, 507
Arequipa, 145, 160, 209, 237, 287, 341, 374, 375, 397, 408, 890
Arévalo, Emilio, 140, 141
Argaluza, José, 860, 862
Argentina, 34, 85, 101, 107, 120, 122, 130, 136, 138, 143, 152, 153, 154, 163, 164, 179, 183, 184, 185, 202, 208, 218, 223, 224, 257, 302, 364, 388, 741, 752, 754, 761, 764, 785, 789, 793, 798, 800, 817, 852, 994, 997, 998
Arguedas, N., 404
Argüelles, D., 1013
Argus, buque H.M.S., 86
Arias, Andrés, 404
Arica, 18, 20, 103, 104, 112, 114, 132, 133, 138, 143, 158, 163, 165, 177, 179, 191, 200, 201, 202, 204, 208, 222, 226, 277, 352, 374, 375, 378, 480, 499, 806, 813, 830, 831, 832, 833, 835, 998, 1005
Arica, submarino chileno, 932
Arica, vapor, 481
Armangol Roe y Cía., 423
Armero, Emilio de, 1006
Armstrong y Vickers, Casa, 988
Arnuza, contratista, 888
Arnuzzi, Carlos, 345, 346, 420, 507
Arredondo, Antonio, 300
Arrieta, Carlos, 404
Arrocha Graell, Catalino, 75
Arróspide Mejía, Ramón, 75
Arroyo, Narciso, 1010, 1018
Artadi, Gabino, 507
Artadi, Humberto, 507
Artillería, material que posee el Perú, 960-964
Artis, Richard, 861
Arufa, seudónimo, 739, 762
Asama, acorazado japonés, 105
Ascher, Pablo, 324
Asia, 35, 484
Asia, costa central, 335
Asia, isla de, 335
Asin, Nicanor, 369, 748, 790, 966
Asmussen, Alberto, 122
Aspíllaga, Ántero, 167, 278, 291, 302
Aspíllaga, Baldomero, 504, 507
Aspinwall (Colón), 61, 73
Aspinwall, William Henry, 73
Asseretto, Francisco, 507
Assisstance, vapor, 481
Astete, augusto B., 555
Astete, Luis Germán, 806
Ataglich, Juan, 507
Atico, Puerto, 352, 374, 397, 422
Atlántic and Pacific Steamship Company, 496
Atlántico, Océano, 49, 58, 59, 62, 69, 73, 108, 114, 151, 162, 460, 466, 952
Atlántico Sur, 77, 104, 105,
Atrato, Panamá, 58, 59, 65,
Aubry, Luis A., 507, 863, 869, 871
Augustos, vapor, 487
Ausejo, José de, 395
Australia, 53, 362
Australia, crucero de batalla australiano, 104
Austria, 32, 52, 85, 97, 100, 176

Austria-Hungría, 30, 32, 989
Avenell, Alberto, 732
Aves guaneras, 335, 355, 737
Ayacucho, 236, 337
Aysen, vapor, 410, 483, 486
Ayulo, Alberto, 520
Ayulo, Ernesto F., 458
Ayulo, casa, 114
Azaldi, Francisco, 860
Azuaya, río, 557
Azores, Islas, 896

B

Babcock, astilleros, 89
Bachour, P. Emile, 608
Backuin, embarcación, 518
Baglieto y Cía., 423
Bagua, o Bahua, distrito, 539
Bagua Chica, pueblo, 540
Bagua Grande, capital de distrito, 539,
Bahía, Brasil, 952, 480
Bahía Independencia, 327
Bahuaniso, 545
Bajo Amazonas, provincia, 537, 538, 539, 542
Bajo Inambari, río, 553
Bajo Madre de Dios, río, 551
Bakú, 50
Bákula, Juan Miguel, 203, 209, 214, 221
Balboa, Vasco Núñez de, 55, 59
Balboa, Panamá, 57, 69, 886
Balcanes, 30, 31
Balconcillo, 312
Ballenas, pesca de, 21, 354
Ballestas, islas, 332, 335, 337, 338, 346, 355
Barbarichs, Antonio, 339, 438
Balsapuerto, distrito, 540
Balta, José, 267, 293
Balta, José, ingeniero, 331
Báltico, Mar, 53, 98
Bangkok, 50
Bankfields, buque mercante británico, 102, 103
Baquedano, fragata chilena, 146, 176, 179
Baquerizo Moreno, Alfredo, 121, 197, 883
Barandiarán, Moisés, 879
Barba, José, 314
Barbe, timonel de gig, 516
Barber and Company Inc. Line, 499
Barcelona, 215
Bardella, Gianfranco, 233, 240, 243, 252, 258, 259, 260, 261, 262, 306, 313
Barlabás, C., 507
Barnich, Samuel, 732
Barón de Río Branco, v. Silva Paranhos, Juan María de
Barranca, 352, 395
Barranco, balneario y capitanía, 22, 316, 404, 426, 529, 531-532, 533
Barrantes, Antonio, 404
Barreda, Ricardo, 520
Barreda y Laos, Felipe, 458
Barreda y Osma, Mariana, 266
Barreto, Anselmo V., 1013
Barreto, Federico, 127
Barreto, José domingo, 587
Barreto, José María, 157, 178, 213, 214, 221, 509
Barrionuevo, Francisco de, 56
Barrios, Guillermo, 732
Barrios, Víctor F., 746, 788
Barrios Ordóñez, S., 905, 908
Barros Luco, Ramón, 165
Barros Van Buren, Mario, 117, 118, 121, 132, 137, 159, 163, 169, 180, 187, 190, 191, 203, 205, 206, 208, 212, 213, 214, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 225
Barroso, crucero brasileño, 878
Barrow-in-Furness, puerto inglés, 826, 952
Barthe, M., 117, 118
Basadre, Jorge, 69, 75, 100, 104, 117, 118, 135, 147, 159, 163, 165, 166, 175, 184, 185, 192, 204, 205, 206, 208, 209, 213, 215, 216, 219, 220, 221, 222, 224, 233, 242, 243, 244, 245, 248, 250, 256, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 268, 269, 277, 287, 289, 292, 293, 294, 304, 305, 307, 308, 309, 311, 313, 314, 355, 441, 445, 447, 449, 508, 510, 539, 556, 562, 563, 564, 841, 842, 967, 968
Basombrío, Guillermo, 268

Batta Isola, Gio, 423, 506, 507
Bauer, almirante alemán, 967
Bayley, transporte, 25
Bayóvar, caleta, 348, 391
Bazalar, F., 507
Bazalar, Máximo, 507
Bazalar, Pedro, 422
Bazo, Alfredo, 891
Beachwel, lanchita, 559
Bedoya, Augusto, 657
Bedoya, coronel, 288
Bedoya, Ezequiel, 407
Beingolea, teniente coronel, 1008
Belaunde, Víctor Andrés, 121, 131, 138, 150, 156, 161, 162, 203, 204, 206, 212, 214, 215, 607
Belem do Pará, Brasil, 565, 903
Belfast, 108
Belfast, vapor, 497
Bélgica, 33, 88, 100
Bellagio, vapor, 499
Bellanoch, vapor, 499
Bellasco, vapor, 499
Bellavista, 25, 789, 790, 791, 794, 797, 798
Belliki, Alberto, 438
Bello Codecido, Emilio, 206
Beltrán y Rózpide, Ricardo, 173
Benavente, Braulio, 555
Benavides, Emilio M., 813, 831, 837
Benavides, Miguel, 217
Benavides, Óscar R., 17, 21, 100, 168, 191, 192, 193, 194, 216, 217, 218, 225, 242, 252, 260, 283, 286, 287, 288, 289, 294, 342, 584-600, 748, 798, 1001, 1002, 1004, 1005
Benites, Juan F., 685, 905, 1015
Benites, Manuel, 588
Benites Pareja, Juan F., 740, 747, 788, 838, 841, 842, 908, 1015
Benson, Richard, 861
Bentín, Ricardo, 288
Benturino, Adriano, 424
Beresford, Lord Charles, 80
Berg, capitán, 479
Berlín, 29, 30, 33, 106, 107, 110, 240, 748, 891
Bermúdez, Isaías, 608, 748, 786
Bernard, capitán, 932
Bernotti, Romeo, 814
Bertram, Geofrey, 228, 232, 234, 236, 248, 250, 251, 258, 259, 260, 261, 262
Besa, Manuel, 422
Besnard, Juan Ernesto, 842, 905, 908
Besnard, Lucien, 942
Bidlack, Benjamín Alden, 60
Bielich, César, 748, 789, 860, 863, 864
Bilbao, puerto español, 108
Billinghurst, Guillermo, 21, 162, 165, 166, 167, 197, 198, 215, 216, 217, 225, 233, 264, 277, 278, 280, 285, 286, 287, 288, 294, 297, 306, 309, 369, 370, 430, 466, 471, 475, 510, 523, 524, 558, 563, 794, 798, 1001, 1003, 1004, 1017
Billinghurst-Latorre, protocolo, 130, 142, 154, 160, 164, 168, 212, 278
Birkenhead, Inglaterra, 826, 958
Bishop, S. O., 861, 954
Bismarck, Otto von, 28, 52, 83, 265
Black, Carlos E., 746, 905, 983
Black, Tomás, 421, 422
Blanca, isla, 335
Blanca, lancha, 413
Blanco Encalada, blindado chileno, 222, 920
Blanco Encalada, Manuel, 226
Blanquenense, vapor, 430
Blásquez Delgado, Antonio, 173
Blayne, secretario de Estado E.U., 131, 156
Blest Gana, Alberto, 206
Bluebell, barca, 409
Blume, Federico, 919, 920
Bobonaza, río, 152
Bocanegra, Isaac, 406
Boersner, Demetrio, 199, 226
Bogotá, 60, 67, 134, 135, 137, 140, 186, 188, 223, 481
Bolívar, Simón, 60, 167, 186, 189, 205, 270, 313
Bolivia, 18, 20, 119, 120, 121, 124, 131, 133, 136, 137, 138, 139, 142, 143, 146, 149, 152, 153, 154, 156, 163, 169, 178, 190, 192, 201, 202, 204, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 215, 222, 226, 241, 322, 348, 380, 549
Bologna, vapor, 500

Bolognesi, comandante, 890
Bolognesi, Francisco, 202, 294, 835
Bongará, 540
Bonifaz, Emilio, 170
Bonilla, comandante, 1001
Bonilla, Heraclio, 311, 439, 440, 441, 442, 443, 512, 513, 514
Borda, Carlos, 24, 628, 671, 672, 692, 738, 739, 800, 969, 974
Borda, Informe, 692-738
Borja, Iquitos, 62
Borja Echeverría-de Irigoyen, tratado, 120
Bosnia, 31
Botsford, Benjamín, 837
Botto, Miguel, 394, 395, 434, 435, 446
Bouvier, Jean, 74
Bowen, Herbert W., 129
Boyde, Roberto, 861
Brain, Will, 743, 747
Brantwood, vapor, 498
Brasil, 18, 20, 34, 53, 85, 101, 121, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 146, 148, 149, 151, 152, 153, 155, 156, 169, 178, 179, 183, 184, 185, 193, 207, 209, 221, 348, 549, 853, 855, 994, 997
Braudel, 168
Bravo, César, 748
Bravo, Juan E., 975
Bravo Arenas, Grimaldo, 746, 900
Bravo Otayza, H., 355, 356
Bremen, Alemania, 115, 220, 487, 488
Bremen, trasatlántico, 50
Brench, H., 114
Brest, 734, 990
Bretaña, 737
Brito, Eloy M., 185
Brown, David K., 95, 96
Brown, Robert, 861
Brown, S. G., 51
Brunning, Enrique, 563
Bucarest, 32
Buenaño, Pedro A., 556, 630, 681, 745, 746, 858, 860, 875
Buenaventura, 58
Buendía, Juan C., 421, 444
Buenos Aires, 20, 120, 131, 144, 156, 185, 277, 480, 928
Buenos Aires, crucero, 989
Bujama, puerto menor, 321, 327, 426
Bulgaria, 30, 32
Bulwer, Henry Lytton, 60
Buque escuela, 972
Burga, Manuel, 264, 266, 292, 508
Burga, Rómulo, 826
Burma, 28, 53
Burrell, David, 72
Bustamante, José de, 351
Bustelo, Alejo, 395
Busto Duthurburu, José Antonio del, 55, 72, 73, 841
Buxton, Ian, 71
Buyo Maru, vapor, 499
Byrne, Reuben M., 365, 368

C

Cabada, Teodosio, 323, 404, 607, 748, 1008
Caballero y Lastres, Daniel, 785, 788, 959
Caballero y Lastres, Ernesto, 25, 510, 681, 748, 770, 787, 788, 790, 799, 802, 805, 813, 815, 816, 818, 819, 820, 821, 831, 832, 833, 835, 845, 890, 916, 959, 994, 996, 997, 1008
Caballococha, capitanía de, 538, 946
Cabeza de Lagarto, punta, 420
Cabieses, Ezequiel, 404
Cabo de Hornos, 54, 98, 104
Cabo Pilar, Chile, 867
Cabo Verde, isla de , 856, 927
Cabrera, Luis, 146
Cabrera, general ecuatoriano, 121
Cáceres, Andrés A., 278, 288, 295, 304, 311, 447, 739, 835, 887
Cáceres, Lizardo, 404
Cachapoal, vapor, 483, 486
Cacique I, vapor, 495
Cacique II, vapor, 495, 497
Cahuapanas, lancha fluvial, 570, 763, 853, 941, 944
Cahuapanas, río, 541
Caimarache, ruta de, 548
Cainarachi, río, 540
Caja de Depósitos y Consignaciones, 240

Calcuta, 498
Calderón, Serapio, 148
Caleta Buena, puerto chileno, 108
Caleta Sanitaria, isla San Lorenzo, 406
California, E.U., 102, 350, 459
California, crucero U.S., 43
California, vapor, 406, 409, 481
Callao, 21, 22, 25, 35, 36, 38, 41, 43, 54, 56, 57, 73, 75, 101, 102, 103, 104, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 115, 198, 213, 240, 244, 253, 300, 303, 304, 305, 306, 309, 313, 316, 317, 318, 322, 325, 327, 334, 335, 339, 346, 347, 352, 353, 357, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 375, 381, 395, 396, 400, 401, 402, 403, 405, 406, 410, 411, 413, 414, 415, 418, 420, 421, 422, 423, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 434, 436, 437, 438, 442, 445, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 455, 456, 459, 466, 467, 468, 469, 472, 478, 479, 481, 482, 484, 487, 488, 490, 493, 497, 498, 499, 500, 508, 517,522-523, 731, 735, 748, 758, 760, 766, 769, 771, 788, 792, 800, 806, 821, 830, 831, 835, 852, 854, 855, 951, 952, 997, 999, 1001, 1002, 1004, 1006, 1007, 1009, 1010, 1015, 1016, 1018
Callao, vapor, 480, 481
Callao, velero deportivo, 437, 518
Callería, distrito, 400, 545
Calmet Aranguren, Rosario, 18
Caloyeras, Anastasio, 732
Camacho, Antenor, 746
Camaná, 322
Cambana, Roque, 894
Cambridge, Universidad, 78, 81, 129
Camerún, 28, 46
Camise, río, 551
Cammell Laird, astilleros, 460, 463, 826, 894, 895
Camotal, isla, 421
Campbell, James, 747, 860,
Campbell, John, 96
Campero, Narciso, 141
Cámpora, Víctor, 432
Campos, Primitivo, 300
Canadá, 932
Canadá, acorazado inglés, 932, 934
Canal de Panamá, 19, 54, 55, 57, 60, 64, 68, 69, 72, 74, 131, 132, 133, 138, 144, 145, 162, 167, 191, 199, 204, 241, 366, 369, 466, 475, 477, 478, 479, 495, 496, 497, 500, 886
Canal de Suez, 821
Canal Inglés, 44, 88
Canal Rojo, 61
Candamo, Manuel, 147, 148, 208, 265, 448
Candamo, ministro plenipotenciario del Perú en Francia, 907
Canelos, 219
Canevaro, general, 1002, 1003
Cantón de Canelos,152
Cantuarias Pardo, Antonio, 745, 747, 821, 860, 905, 908
Cañete, 341, 396, 1010
Cápac, vapor, 495
Capachica, bahía , Puno, 559
Capelo, Joaquín, 287, 297, 301, 311
Capelo, senador, 941
Capón, caleta, 348
Capuñay, Manuel A., 209
Caquetá, combate, 191, 192
Caquetá, controversia limítrofe peruano-colombiana, 581-602
Caquetá, río, 23, 140, 191, 192, 193, 287, 543, 565, 581-600
Carabaya, 738
Caracas, 20, 129, 186, 189, 192
Carbonell, José Antonio, 203
Cárdenas, Alberto de, 409, 410
Cárdenas, Andrés, 404
Cárdenas, Víctor R., 510
Cardiff, puerto galés, Reino Unido, 107, 915
Care, H., 926
Caribe, mar, 33, 45. 55, 59, 60, 69, 144
Carisio, R., 815
Carlos II, rey de España, 308
Carlos II, rey de Inglaterra, 351
Carlos V, emperador, 74
Carlos V, crucero acorazado, 793
Carmen, lancha fluvial, 554
Carmona, Nicanor M., 451, 458, 504
Carolinas, islas, 34

Carranza, José del Carmen, 746, 790, 842
Carrasco, Eduardo, 351
Carrasco, José, 785
Carrera, Pedro, 747
Carrera Vergara, Eudocio, 858, 865, 869
Carretas, morro, 388
Carrillo, Camilo N., 64, 607
Carrillo, diputado, 1001
Carrillo, José G., 608, 746, 790, 799, 994
Carrillo, Julio, 520
Cartagena, 58
Cartavio, hacienda, 248, 330
Cartavio, remolcador, 433
Carvajal, Héctor U., 343, 346, 347, 349, 746, 998
Carvajal, Julio, 746, 860, 983, 1007, 1008
Carvajal, Manuel Melitón, 26, 43, 288, 289, 343, 344, 509, 599, 607, 657, 686, 739, 770, 790, 851, 854, 855-856, 857, 859, 862, 863, 865, 873, 875, 876, 877, 965, 999, 1000, 1003, 1016,
Carvajal Pareja, José, 965
Carvajal Pareja, Melitón, 18, 965
Casa Grande, hacienda, 248, 390
Casanave, Octavio, 418, 443
Casanova, Gregorio, 971, 989
Casara, Américo, 552
Casaretto Alvarado, Fernando, 1014
Cashpajali, río, 550
Casma, puerto, 241, 352, 394, 402, 404, 422, 435, 446
Casma, transporte, 605
Casma, vapor armado (antes Águila), 509, 988
Cassament, Sir Roger, 568, 570, 578, 579
Castañeda, Humberto, 826, 926
Castañeda, Óscar, 404
Castañeda Martos, Alicia, 18, 356, 968
Castedo, Leopoldo, 145, 186, 202, 209, 216, 224
Castelar y C., Pedro, 747
Castellano, Bernardo, 507
Castellaro, Bernardo, 338
Castilla, Ramón, 63, 74, 152
Castillo, 287
Castley, James, 861
Castro, Juan Manuel, 967
Castro de Mendoza, Mario, 74, 118, 446, 459, 473, 508, 509, 511, 514
Catacaos, distrito, 386
Catache, pueblo, 548
Cateriano, Andrés N., 657
Catinat, buque francés, 522
Caucho, 23, 537, 538, 541, 542, 543, 544, 550, 551, 552, 565-583
Cauro, Carlos M., 747
Causey, Lewis D., 938, 1014
Cautín, vapor, 483
Cavero, José Salvador, 267, 576
Cavero, Juan, 856
Cavero, Manuel, 404, 748, 952
Cavero, teniente, 286
Cavinseltz, Julius, 103
Cayaltí, hacienda, 182, 192
Cayo Córdova, Percy, 17, 18, 203, 210, 224, 293, 845
Cazeneuve, profesor de francés, 842
Cazorla, Augusto, 976
Ceará, buque de salvamento, 932
Cecilia, vapor, 500
Celendón, José, 731
Celia, vapor, 495
Centro Naval del Perú, 26, 522, 975-983, 994, 1014
Cerro Azul, puerto, 321, 324, 352, 396, 402, 404, 422, 423, 426, 436,1010
Cerro de Pasco, 229, 236, 240, 267, 337
Cervantes, Guillermo, 584
Cervantes, vapor, 499
Cervera Pery, José, 72
Cervero, Javier, 505
Chacaltana, Cesáreo, 130
Chachapoyas, 540, 541
Chacra Cerro, hacienda, 330
Chagres, río, 56, 69, 70
Chala, puerto, 344, 397, 402, 404, 422, 436, 890
Chalaca, remolcador, 480, 481
Chalaco, transporte, 25, 180, 339, 346, 348, 356, 357, 444, 458, 516, 523, 632, 639, 640, 654, 681, 685, 691, 701, 704, 727-728, 731, 733, 741, 747, 760, 817, 884, 888-889, 935, 962, 966, 1002
Chalon-sur-Saöne, 921
Chamaya, río, 563
Chancay, isla de, 335

Chancay, puerto, 352, 395, 402, 404, 422, 882
Chancay, valle, 341
Chancay, vapor, 506, 878
Chancer, vapor, 499
Chao, puerto, 422
Charcas, vapor, 495
Charpín, Pedro, 122
Chase, G. W., 506
Chávez, Enrique, 813, 831, 837
Chávez Dartnell, Jorge, 968
Chernikeeff, capitán de navío ruso, 51
Chérrepe, puerto, 393, 422
Chiappe, Esteban, 507
Chica, vapor, 481
Chicago, 61
Chicago, crucero, 78
Chicama, puerto, 305, 335, 341, 348, 390, 430
Chiclayo, 193, 240, 266, 287, 341, 392
Chiclín, hacienda, 248
Chilca, caleta, 321, 330, 352, 396, 422, 426, 914, 1017
Chile, 18, 34, 53, 63, 73, 78, 85, 98, 101, 105, 107, 108, 117, 120, 121, 122, 124, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 142, 143, 144, 145, 146, 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 197, 198, 199, 200, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 212, 214, 216, 217, 218, 220, 221, 224, 226, 272, 278, 302, 322, 365, 369, 384, 392, 421, 460, 461, 462, 467, 481, 482, 488, 495, 498, 806, 874, 998, 1005
Chile, vapor, 431, 479, 481, 500, 918, 926
Chilenización de Tacna y Arica, 127, 130, 133, 145, 158, 204, 222, 223, 375, 483
Chilete, distrito, 393
Chilive, río, 549, 550
Chimbote, puerto, 77, 318, 325, 393, 394, 402, 404, 422, 423, 426
China, 34, 54, 501, 989
Chincha, provincia, 341, 346, 396
Chincha, islas, 330, 332, 335, 344, 348, 352, 355
Chincha Alta, 240
Chincha, vapor, 495
Chinchipe, río, 151
Chinese-American Exchange Company, 501
Chipana (*Toluma*), vapor, 495
Chira, valle, 344
Chira, río, 380
Chiriquí, vapor, 481
Chocó, 58
Choiseul, Esteban Francisco, 169
Cholinson, seudónimo, 910
Cholita, vapor, 495
Chontacayo, río, 546
Chorrillos, balneario y puerto, 22, 316, 317, 352, 400, 404, 426, 437, 515, 523-531, 533, 845, 1017
Chucuito, Callao, 316, 318, 353, 426, 473, 735, 792, 816, 842
Chucuito, Puno, 559, 560
Chumpitaz, Andrés, 404
Chungwa Navigation Company Limited, 501
Churchill, Winston, 80, 88
Cifuentes, Abdón, 180, 222
Cipriani, César, 557
Ciprus, yate norteamericano, 481
Circasian, vapor, 430
Cirenaica, 31
Cisneros, Carlos B., 374, 390, 439, 440, 441, 442, 508, 513,
Clark, 331
Clavero, Manuel, 587-598, 599 (biografía), 608, 748, 770, 984
Clay, Angus, 333
Clayton-Bulwer, tratado, 67
Clayton, John, 60
Clement, coronel, 287
Cleveland, presidente E.U., 28
Club Canottieri, 516, 519
Club de Regatas Lima, 515, 520, 524, 526,
Club Regatas Unión del Callao, 517, 518, 519
Clyde, estuario del, 50
Clydebank, Escocia, 826
Coates, Asher, 861

Cochrane, blindado chileno, 222, 830, 920
Codesido, B.A., 956
Coello, Juan M., 747
Coker, Robert E., 315, 317, 319, 320, 321, 322, 324, 325, 326, 327, 331, 332, 353, 354, 355, 426
Colán, caleta, 422
Coles, punta de, 397, 419, 420
Collantes, Rubén, 552
Collins, Frederick, 486
Collman I., Alfredo, 747
Colmenares, Luis A., 905, 908
Coloma Rheder Cía, armadores, 507
Colombia, 18, 20, 59,60, 64, 65, 67, 74, 121, 122, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 156, 169, 171, 182, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 199, 203, 205, 212, 219, 223, 246, 287, 365, 581, 582, 583, 584, 586, 998
Colombia, vapor, 482, 486
Colón, archipiélago de, 190
Colón, Panamá, 60, 61, 66, 67, 70, 73, 466, 482, 500, 958
Colorado, crucero U.S., 43
Colorado, río, 549, 550
Columbia, vapor, 497
Columbia Británica, 364, 487, 488, 496
Colusa, vapor, 497
Comandante Aguirre (*Dupuy de Lome*), 25, 464, 465, 618, 620, 624, 626, 660, 797, 903-915 (proceso de adquisición), 926
Combe, Isaías, 947
Come y Calla, ensenada, 882
Comisión Hidrográfica, 342, 344, 345, 346, 347, 348, 415, 419, 420, 508, 638, 639, 731, 752, 888
Compagnie Générale Transatlantique, 500
Compagnie Rochelaise de Sud-Amerique, 501
Compañía Administradora del Guano, 320, 333, 325, 330, 336, 338, 339, 340, 341, 342, 355, 416, 421, 436, 438
Compañía de la Dársena y Dique del Callao, 360, 373
Compañía Italiana de Navegación La Veloce, 500, 505
Compañía Italiana Lloyd de Navegación, 500
Compañía Peruana de Vapores (CPV), 236, 241, 253, 260, 406, 408, 411, 460, 462, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 475, 476, 477, 479, 486, 508, 523, 625
Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, 107, 365, 367, 375, 407, 424, 437, 448, 450, 451, 453, 456, 458, 479, 483, 502, 503, 504, 508, 509, 522, 735, 798, 818, 820, 823, 845, 858, 984
Compañía Salitrera, 257
Compañía Sudamericana de Vapores, 54, 410, 427, 428, 462, 483-486, 502, 503, 505, 513, 877
Compañía Transatlántica Italiana, 500
Concepción, capitanía, 400
Condarco Morales, Ramiro, 211
Cóndor, vapor, 495
Congo, 28, 31
Congress, buque U.S., 71
Connecticut, acorazado U.S., 36, 41, 43
Conscripción naval, 757-758
Constanza, lancha automóvil, 437
Constitución, transporte, 25, 182, 343, 450, 459, 632, 638, 654, 681, 688, 704, 706, 717, 741, 748, 756, 757, 765, 792, 822, 823, 855, 883, 884, 885, 887-888, 955, 962, 966
Contadores de Marina, 755-756
Contamana, lancha fluvial, 552
Contamana, provincia, 544, 946
Contreras, Julio, 801, 817
Coolidge, Calvin, 159, 177
Cooper, Walter, 411
Copacabana, 559
Coquimbo, puerto chileno, 480, 487
Corbett, Julián, 77, 80, 95
Corcovado, vapor, 481
Cordero, Luis, 195
Cordier, teniente coronel, 36
Corea, 35
Cormoran, crucero auxiliar alemán, 102
Cornejo, Gustavo, 801
Cornejo, Mariano H., 143, 172
Cornejo, Moisés B., 1006, 1008

Cornejo-Valverde, tratado, 172
Cornwall, 51
Coronel, batalla de, 101, 105
Coronel, puerto chileno, 98, 104, 487, 953
Coronel Bolognesi, crucero, 25, 35, 36, 105, 180, 182, 241, 260, 266, 438, 516, 519, 523, 627, 629, 636, 637, 640, 654, 665, 667, 679, 681, 684, 685, 691, 700, 706, 711-714, 730, 731, 733, 735, 737, 740, 741, 745, 746, 748, 753, 760, 765, 770, 771, 785, 821, 845, 850, 851, 853, 854, 855, 856-876 (incorporación y viaje), 877, 878, 879, 880, 885, 910, 952, 953, 954, 965, 968, 971, 984, 1007, 1008
Coronel Zegarra, Enrique, 345, 557, 555, 556, 563,
Corrado, Francisco, 802
Corral, bahía en Valdivia, Chile, 482, 487
Cortez, Hernán, 55
Coruña, 480
Cossack, vapor, 500
Costa Rica, 34, 62, 63, 143, 205
Cotabambas, 289, 294
Cotopaxi, buque ecuatoriano, 884
Courbet, acorazado francés, 84, 914
Couvreux y Hersent, firma, 66
Coya, vapor, 559
Coya II, vapor, 495
Cradock, Sir Christopher, 104
Creusot, talleres de, Francia, 924, 925
Criado Tejada, M., 404
Cripta de los Héroes, 124, 156, 212, 509
Cristina, gig, 516
Cristóbal, Panamá, 57, 69
Croneau, Monsieur, 992
Cruceros, adquisición de los, 850-851
Cruces, Panamá, 56
4 Hermanas, buque, 507
Cuba, 33, 34, 101, 130, 206
Cueva, Ernesto J., 404
Culebras, caleta, 352
Culebras, Panamá, 70
Culgoa, buque auxiliar U.S., 36
Cumaría, puesto en el Alto Ucayali, 942
Cumbal (*Chimú*), vapor, 428, 495
Cumberland, bahía, 105
Cupica, bahía, 58
Curaca, vapor, 495
Curaray, río, 151
Curletti, Lauro, 411, 983
Curril Grau, Pedro, 214
Custodio Vicuña, Ángel, 130, 153
Cuzco, 237, 266, 551, 890
Cuzco, lancha fluvial, 941
Cuzco, vapor, 495, 497

D

Dall, W. H., 331
Da Ponte Ribeyro, Duarte, 149
Dammmert, Francisco, 415, 507, 520, 976
Dándolo, acorazado italiano, 988
D'André, coronel, 531
Danós, Enrique, 747
Dardanelos, 31, 80, 98
Darien. Istmo del, 58, 59, 64, 65
Darmouth, 79, 80
Dasso, Andrés, 507
Dávalos y Lissón, Pedro, 255, 262
Dávila, Robalino, 152
Dawson, señor, 381, 386
Delboy, Ulises, 748
Delboy y Dorado, Emilio, 563
Delcasse, Theophile, 29
Delgado E., Raúl, 747
Del Solar, 335
Denegri, Marco Aurelio, 330, 334
Denegri Luna, Félix, 64
Derroteros, 22
Derteano, M.D., 955
Desaguadero, distrito, 560
Deschamps, Enrique, 570, 576, 580
Destruge, Camilo, 58, 59, 73
Desvoyes, general, 285
Deutchland, submarino alemán, 88
Devonshire, vapor, 498
Devotto, C., 404
Díaz, Augusto, 397
Díaz, Emilio, 813, 831, 837
Díaz, Francisco Javier, 122
Díaz, Jacinto, 892
Díaz Dulanto, Federico, 607, 608, 741, 745, 746, 785, 790, 799, 860, 863, 983, 994

Diéguez, Guillermo, 928
Diesel, Rudolph, 45, 50
Diez Canseco, Ernesto, 209
Diez Canseco, Joaquín, 837
Diez Canseco, senador, 941
Dinamarca, 52
Dingman, Roger, 71
Diógenes, buque, 887
Dique del Callao, 508
Dique flotante, 853
Divizia y Quiñones, casa, 423
Diyon, Williams, 861
Dodecaneso, 31
Dogali, crucero italiano, 25, 26, 876, 903, 915-918 (proyecto de adquisición)
Dogger Bank, batalla, 85
Domenico, Scarpi, 918
Donada y Ferraro, armadores, 507
Donavin, K. H., 815
Don Martín, isla, 335
Dorf, John B., 95
Drago, Luis María, 129
Drake, Sir Francis, 80
Dreadnought, buque de Guerra, 82, 83, 87, 89, 95
Dresden, crucero alemán, 98, 102, 104, 105
Dreyfus, contrato, 61
Drinot, monseñor, 438, 796
Duendart, vapor, 488
Duendes, vapor, 481
Dueñas, Nicolás, 731
Duff, Alexander, 861
Duffó, Pablo A., 837
Duguay-Trouin, crucero francés, 789, 790, 990
Duilio, acorazado, 988
Dumnet, John, 732
Dunn, Laurence, 71
Dupuy de Lome, crucero acorazado francés, 25, 465, 618, 624, 626, 903-915 (proceso de adquisición), 926, 967
Dupuy de Lome, Stanislau, 904
Durand, Augusto, 26, 267, 999
Durand, Juan, 556
Durand Flores, Luis, 272, 293
Dughestan, vapor, 409

E

Eagle, portaaviones ingles, 932
East, Julio J., 504
Eastman Cox, Víctor, 20, 169, 170, 173, 174, 177, 189, 190, 218, 220, 224, 225
Echegoyen, Alejandro, 780
Echenique, Rufino, 63
Echenique Gandarillas, José Miguel, 156, 157, 158, 213, 509
Ecuador, 18, 101, 121, 122, 124, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 146, 147, 151, 152, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179,, 182, 183, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 193, 195, 196, 197, 203, 204, 205, 207, 210, 212, 218, 219, 220, 221, 224, 321, 365, 384, 438, 460, 462, 484, 495, 497, 509, 582, 990
Ecuador, vapor, 481
Edimburgo, 129
Edmundo, vapor, 559
Eduardo, rey de Inglaterra, 859
Edwards, Rafael, 159
Edwards Mac Clure, Agustín, 159, 160, 169, 170, 173, 179, 180, 193, 204, 213, 220, 221, 222, 461
Egipto, 29, 53
Egoaguirre, Julio, 302, 572,
Eiffel, Gustavo, 66
El Arrecife, Puerto, 394
Elcira, buque, 507
El Comercio, 859, 861, 865, 866, 869, 870, 871, 872, 873, 875, 877, 889, 896
Eléspuru, Juan N., 657, 742, 946, 950
El Encanto, distrito en el Putumayo, 566, 567
El Ferrocarril, diario chileno, 874
El Ferrol, bahía de, 352, 393, 394
El Frontón, isla, 1008
Elguera, Ceferino, 395
Elías Murguía Julio J., 805, 821
Elizabeth, barca, 473
Elizalde, Rafael H., 141, 173, 220
Elmore, Teodoro, 922, 972
El Pelado, islote, 739
El Salvador, 136, 205
Elizalde, Rafael

El Tacor, periódico local, 408
Emdem, crucero ligero alemán, 102
Emilia, lanchita, 559
Encina, Francisco Antonio, 213
Ene, río, 73
Enríquez de Guzmán, conde de Alba de Liste, Luis, 783
Entre Ríos, destructor argentino, 599
Ernesto Placencia, bote, 516
Errázuris Echaurren, 163, 215, 222
Escobari Cusicanqui, Jorge, 208
Escudero, Federico, 788
Escudero, Víctor F., 608, 797, 814, 994, 998
Escuela de grumetes, 706, 756, 757, 790, 792, 822-824, 887, 966, 991
Escuela de maquinistas, 854
Escuela de oficiales de mar, 757
Escuela Naval, 24, 25, 43, 348, 462, 516, 518, 519, 535, 607, 608, 609, 624, 638, 639, 699, 731, 733-735, 743, 748, 752, 754, 755, 783-822, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 842, 843, 844, 845, 994, 995, 997, 998
Escuela Superior de Guerra, 789, 816
Escuza, Fidel, 746, 755, 790
Esmeralda, crucero liviano chileno, 183
Esmeraldas, Ecuador, 195
Esmeraldas, vapor, 481
Espantoso, Alberto, 507
Espantoso, Óscar, 747
España, 17, 18, 33, 53, 66, 73, 85, 93, 116, 140, 162, 163, 170, 173, 175, 183, 215, 266, 484, 741, 789, 841, 855, 856, 994, 998
Espines, Marcos, 151
Espinosa, Modesto, 170
Espinosa, Ramón, 297
Espinosa, Víctor, 826, 900
Estación de sumergibles, 717-719, 733
Estación Naval Británica del Pacífico, 482
Estados Unidos de N.A., 19, 28, 33, 34, 44, 45, 51, 52, 53, 54, 60, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 71, 74, 84, 88, 99, 101, 106, 107, 112, 115, 122, 129, 131, 132, 136, 144, 156, 179, 183, 185, 190, 191, 199, 206, 245, 246, 296, 331, 351, 367, 384, 392, 414, 461, 478, 482, 484, 488, 498, 741, 754, 786, 789, 793, 800, 819, 820, 850, 955, 994, 998
Estefita, lancha fluvial, 585, 587, 588, 595, 596, 598
Estenós, Carlos G., 510, 862, 863, 895, 955, 958
Estrada, Emilio, 195
Estrecho de Magallanes, 54, 56, 68, 132, 350, 480, 481, 482, 487, 953
Estrella, chata fluvial, 939
Eten, puerto, 102, 320, 321, 352, 361, 392, 393, 402, 404, 422, 433, 483, 486, 748, 877, 999
Europa, 27, 28, 29, 30, 44, 45, 49, 53, 61, 62, 68, 73, 106, 135, 194, 217, 287, 298, 306, 325, 343, 362, 461, 476, 478, 481, 482, 484, 487, 500, 731, 748, 754, 759, 760, 785, 786, 797, 800, 842, 974
Evans, Robley D., 35, 36, 41, 43, 71, 516, 788, 789
Everett G. Griggs, vapor, 430
Evermann, B, W, 331
Eyzaguirre, Jaime, 168, 218

F

Faith, vapor, 497
Fajardo, Carlos A., 746, 764, 766, 786, 938
Falcone, Eduardo, 424
Falmarc, ingles, 60
Farfano, Cristóbal, 892
Faros, 22, 344, 346, 347, 348, 413, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 444, 853
Farragut, almirante, 77
Faura, José V., 740
Faura B., Manuel D., 404, 745, 860, 863, 1007
Faura Gaig, Guillermo, 562
Feiling, Keith, 71
Felices, Manuel N., 404
Felipe II, rey de España, 308
Feliú Cruz.Guillermo, 206
Fenwick, Charles G., 206, 224
Fernández, Ambrosio, 732

Fernández, Antonio, 437
Fernández Albano, 220
Fernández Alonso, 163
Fernández, Antonio, 515
Fernández Dávila, Carlos, 608, 826, 926, 994
Fernández Duro, Cesáreo, 173
Fernández Valtin y Alfonso, Cristóbal, 173
Fernandini, Ezequiel, 837
Fernandini, Federico, 905, 908
Fernandini, Óscar, 747
Ferraro, Lizardo, 507
Ferré, Diego, 731, 928
Ferré, sumergible, 26, 95, 638, 639, 660, 687, 697, 699, 718, 719-720, 731, 733, 737, 819, 821, 918-939 (adquisición), 968, 995
Ferreñafe, 392, 563
Ferrero Rebagliati, Rómulo, 259, 311
Ferreti, Ángel, 300
Ferreyros, Alberto, 225, 602
Ferreyros, Carlos, 459, 643, 862
Ferreyros, Manuel, 149
Ferrocarril al Madre de Dios, 558
Ferrocarril al Ucayali, 557
Ferrocarril Arica-La Paz, 378
Ferrocarril de Paita al Marañón, 556
Ferrol, isla, 335
Ferry, Jeremías, 861
Fez, 31
Fierro-Sarratea, tratado, 120
Figari, Bartolomé, 404
Figueredo, Santiago, 702, 850
Figueroa, Ricardo, 826
Figueroa Larraín, Emiliano, 184, 220
Figuerola, Justo, 149
Fiji, 53
Filipinas, 33, 53, 54, 988
Finot, Enrique, 139
Fisher, John Arbuthnot, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 88, 96, 98, 104
Fisher, Thomas, 861
Fitzcarrald, cordillera, 549
Fitzcarrald, Carlos Fermín, 552
Fitzcarrald, distrito, 550, 551
Fitzcarrald, istmo de, 549, 551, 553
Fitz Roy, Robert, 351
Fitz Williams, Lord, 509
Flach, Carlos, 919
Flach, Heinrich, 919
Flamenco, vapor, 481
Flamigni, Antonio, 95
Fleetwood, puerto inglés, 955
Flessingen, Holanda, 915
Florencia, buque mixto peruano, 821
Flores, Benjamín, 738
Flores Galindo, Alberto, 264, 266, 292, 508
Flórez Nohesell, Miguel, 440, 441, 442, 445, 446
Flota Americana del Atlantico, 36
Flota Americana del Pacífico, 35, 36, 38, 41, 43, 989
Flota del Canal, 80
Flotilla fluvial de Loreto, 939, 946, 969
Fochun, Daniel, 588
Foley, Juan, 748
Foppiani, J. Horacio, 404, 409
Forbes, H. O, 335, 337
Forero, Carlos, 876, 877
Formosa, 34
Foreselius, Gustavo, 556
Foucault, Jean-Bernard Léon, 51
Fouchardiere, Geo de la, 911
Fox, William, 191
F. P. López & Cía, agentes de aduana, 424
Fraile, punta, 396
Francia, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 84, 87, 97, 99, 100, 115, 176, 287, 464, 501, 741, 789, 790, 793, 797, 798, 800, 994, 998
Francia, Feliciano, 507
Francisco Brice, Ángel, 73
Francisco Fernando, príncipe, 32
Francisco Pizarro, lancha fluvial, 748, 853, 941
Freire Zaldumbide, Carlos, 195
Fresia, submarino chileno, 934
Freundt C., timonel de gig, 516
Freundt V., timonel de gig, 516
Freyre y Santander, Manuel de, 184
Frías, Gustavo O., 747, 786
Frías Valenzuela, Francisco, 314

Friedman, Norman, 95, 96
Fuchs, Fernando C., 355
Fuente, César A. de la, 467, 657, 743, 813, 815, 832, 846, 996
Fuentes, H., 355
Fuenzalida Bade, Rodrigo, 203, 205
Furious, crucero de batalla, 85
Fustus, W., 505

G

Gago, Edmundo, 837
Gaige, Enrique, 507
Gajardo Villarroel, Enrique, 214
Galápagos, archipiélago de, 189, 190, 191
Galdó, Manuel V., 608, 748, 789, 799, 994
Gales, Reino Unido, 365, 915
Galicia, 737
Galicia, vapor, 481
Gallagher, Pedro, 253, 451, 458
Gallardo, Guillermo, 732
Galvao, Antonio, 55
Gálvez Barrenechea, José, 535, 536, 842
Gálvez Chipoco, José R., 789, 959, 968 (datos biográficos), 983
Gálvez Moreno, José, 748, 821
Gamarra, Agustín, 149, 209, 218
Gamba y Valencia, Fortunato M. de, 59
Gamboa, Isaías, general, 584, 597
Gamero, Enrique, 559, 813, 831, 837
Ganelon, vapor, 488
Garavito, Juan Manuel, 344, 346, 349, 463, 747, 958
Garavito, José María, 431
Garaycochea, León, 443, 966
Garcés, Alejandro, 747
García, José Félix, 748, 966
García, Lizardo, 195
García Cáceres, Uriel, 314
García Calderón, Álvaro, 511
García Calderón, Juan y José, 109
García Calderón Rey, Francisco, 69,144, 185, 209, 210, 224, 227, 258, 443
García-Herrera, tratado, 171, 219
García Irigoyen, 442
García Moreno, Gabriel, 195, 210
García Rosell, Carlos E., 347, 748, 899, 976
García Salazar, Arturo, 134, 144, 165, 179, 198, 202, 205, 206, 208, 213, 215, 226
García Seminario, José Félix, 770
García y García, Aurelio, 351
García y García, señoritas, 821
García y Lastres, Aurelio, 504
Gard, W.H., 82
Gárezon, Pedro, 24, 403, 425, 682, 766-772 (caso Gárezon), 1000, 1016
Garfield, presidente U.S., 131, 156
Garfield, vapor, 497
Garreta, Jaime, 507
Garrido Lecca Frías, 314
Gatún, lago, 57, 69, 70
Gaviota, pailebote nacional, 415
Gayoso, Adrián, 467, 826, 926
Gazzani, Fernando, 287, 1001
General Guerrero, buque mexicano, 767
Génova, 487, 500
Georgia, acorazado U.S., 36, 43, 516, 788
Gerbi, Antonello, 261, 262
Gergich, Fortunato, 931
Ghersi y Gambetta, 397
Ghisolfo Araya, Francisco, 202
Gilbert,Denis L., 294
Ginochio, Enrique, 507
Gironda, astilleros de la, 927
Giulfo, Esteban, 404
Glacier, buque auxiliar U.S., 36, 788
Glasgow, Escocia, 365, 481, 498
Glasgow, buque británico, 105
Gneisenau, crucero acorazado alemán, 102
Godoy, Emilio, 524
Goicochea, Julio V., 746, 983
Golding, señor, vicecónsul británico, 374
Goldrick, James, 95
Gómez, Enrique V., 270, 293
Gómez, Francisco, 900
Gómez, Juan Vicente, 186
Gómez Robledo, Antonio, 215
Góngora, profesor de la Escuela Naval, 841
Gonzales, G., 404
Gonzales, Juan, 588
Gonzales, Teobaldo, 554

González, Manuel, 322
González Cáceda, E., 507
González Córdova, Guillermo, 424
González Larrañaga, Hnos., agencia de aduana, 424, 438, 445, 446
González Prada, Manuel, 306
Gôttingen, buque mercante alemán, 104
Goyaz, torpedero brasileño, 990
Goytizolo, 446
Grace, casa, 54, 72, 238, 490, 495, 496, 497, v. t. W. R. Grace and Co.
Grace, contrato, 383, 447, 559
Grace, hermanos (John, William y Michael), 488, 496, 498
Grace Steamship Company, 498
Graham, Abraham, 861
Gran Bretaña, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 47, 52, 60, 68, 428, 437, 483
Gran Colombia, 60
Graner, Alejandro, 790
Grau, Miguel, 459, 731, 849, 993
Grau, N., 404
Grau, Rafael, 743, 790, 932
Grau Cavero, Miguel, 610
Grecia, 30, 923
Greenway, Ambrose, 71
Gregg, F., 861
Grey, Edward, 32
Grimanesa, vaporcito, 448
Grisollé, Edmundo, 432
Grumete, lancha oficial, 1006
Guacolda, submarino chileno, 934
Guadalupe, distrito de Pacasmayo, 393
Guale, submarino chileno, 934
Guam, 33, 34
Guambachoa, 352
Guano, 21, 319, 324, 328, 329, 339, 340, 341, 342, 368, 422
Guañape, caleta, 319, 335
Guañape, islas, 335, 345, 346, 348, 352, 390, 419, 420, 421, 422
Guaqui, puerto lacustre, 208, 378
Guardiamarinas, 817, 818, 827-829, 843
Guatemala, 136, 205
Gautemala, vapor, 481, 482
Guayana Británica, 28, 129
Guayaquil, 25, 54, 179, 183, 190, 195, 196, 205, 318, 845, 365, 400, 450, 482, 488, 498, 883, 884,993
Guayaquil, ría de, 176
Guayas, río, 175, 484
Gubbins Pastor, Jack, 1006
Guedes, A., agente de aduana, 424
Guerra, Aurelio de la, 746, 786, 1009, 1010, 1018
Guerra con Chile, 142, 145, 146, 154, 170, 177, 180, 204, 206, 208, 210, 212, 222, 285, 295, 330, 418, 808, 845, 849
Guerra Martinière, Margarita, 266, 293
Guerrero, Gustavo, 205
Guerrero Lang, Jorge, 1014
Guette, Pedro N., 405, 612-623 (con datos biográficos), 659, 910, 911, 934, 998
Guigliní, Jean, 95
Guilleux, Luis Charles Damase, 464, 612, 614, 659, 660, 896, 910, 922, 924, 934, 967
Guillermo I, káiser, 28
Guillermo II, káiser, 29, 32, 78, 83
Guiol, Henry, 931
Guirior, virrey, 315
Guise, destroyer, 903
Guise, Jorge Martín, 845
Gulf Mail Steamship Company, 501
Gumucio Granier, Jorge, 226
Gutiérrez, Francisco, 732
Gutiérrez, Javier, 747
Gutiérrez Guerra, José, 226
Gutiérrez Mirenghi, Jorge, 747, 788, 797, 932, 959

H

Habich, Eduardo de, 563
Hack, William, 351
Hahley, John, 860
Hair, Charles L., 746, 860, 863, 886
Hamburg-Amerika Line, 499
Hamburgo, 114, 365, 487, 488
Hampton Roads, E.U., 43
Hardenburg, W. E., 578
Hardt, E. W., 505
Harrison, J. W., 432
Hattendorf, John B., 71, 95
Haya de la Torre, Víctor Raúl, 314

Hay-Buanu Varilla, tratado, 68
Hay, John, 67
Haymon, vapor, 488
Hazel Branch, vapor, 499
Hebe, velero, 103, 114
Heinrich, Eduardo, 437, 519
Helikon, buque noruego, 102
Henderson, Joseph, 861
Herbozo, Francisco, 134, 186
Hernández Sánchez-Barba, Mario, 71
Herndon, viajero, 62
Herrán, Tomás, 67
Herrera, Bartolomé, 149, 151
Herwig, Holger, H., 71
Herzegovina, 31
Hevia, Antonio, 143
Heyde, Alejandro von der, 107, 110, 112
Hidalgo, Eduardo, 679, 681, 859, 863, 873, 966, 999
Hidalgo, Luis, 836
Higginson, Elías, 404, 748
Hilbeck, F., y Cía, 507
Hildebrandt, Augusto, 802, 817
Hitchen, Williams, 860
Hog Island, astilleros U.S., 49
Hohenhole, príncipe, 28
Holanda, 30, 34, 50, 52, 988
Holger H., Herwig, 95
Holger, vapor, 488
Holland, John Philip, 87
Holstein, buque alemán, 112
Honduras, 34, 101
Hong Kong, 368, 499, 506
Hong Kong Maru, vapor, 499
Honolulu, 368
Hooper López, René, 165, 209, 215, 225, 270, 293, 508
Hopkins, destroyer U. S., 36
Hormigas, islas, 318, 419
Hormigas de Afuera, isla, 337
Hospital del Espíritu Santo, 841
Howarth, David, 117
Hoyle, David, 331
Hoyle, Justo Constante, 748
Huachipa, hacienda, 330
Huacho, puerto, 240, 335, 346, 352, 395, 402, 404, 406, 419, 420, 422, 450, 457, 739, 930, 999
Huacho, valle, 341
Huallaga, provincia, 297, 540
Huallaga, río, 537, 540, 541, 542, 544, 545, 546, 548
Huallaga, vapor, 182, 411, 459, 460, 462, 467, 468, 469, 474, 486, 509, 887
Huamachuco, batalla de, 806
Huancayo, 240
Huanchaco, puerto, 318, 319, 352, 390, 393, 402, 404, 422
Huanchaco, vapor, 480, 481
Huanchaquito, 318
Huánuco, 267, 287
Huaraz, 240
Huarmey, puerto, 348, 352, 394, 402, 404, 420, 421, 422, 462
Huáscar, monitor, 277, 293, 731, 752, 830, 836
Huasco, vapor, 483, 486
Huaura, isla de, 335
Huertas, Julián, 860
Hughes, Philip, 312
Hughes, Wayne P., 95
Hull, destroyer U.S., 36
Humboldt, Alexander von, 58, 353, 355
Hundred Point, dique de, 880
Hunneus, Antonio, 471
Hunneus, Sergio, 218
Hurstdale, vapor, 498
Hurtado de Mendoza, 351, 357
Hurtado de Mendoza, García, Segundo Marqués de Cañete, 309
Hussard, fragata francesa, 833
Hutchinson, Leilis, 746

I

Ibáñez, Adolfo, 222
Ibáñez del Campo, Carlos, 220
Ibarra, coronel, 1001
Ibarra, Eduardo, 73
Ica, 237, 397
Icaza, Francisco de Paula, 152
Icaza-Pritchett, negociación, 152
Idiáquez, Ismael de, 976
Iglesias, Miguel, 311, 784
Illingworth, Juan, 58, 59, 73
Illinois, acorazado U.S., 36
Illyria, vapor alemán, 409, 487

Ilo, puerto, 344, 345, 352, 397, 402, 404, 422, 439, 748, 990
Imperial, vapor, 483
Inambari, río, 549
Inambari, lancha fluvial, 554
Inca, lancha, 942
Inca, vapor, 5, 480, 481, 554, 559
Indacochea Queirolo, Alberto, 17, 445
Independencia, bahía, 346, 352, 354, 355
Independencia, fragata, 813
Independencia, lancha, 821
India, 53, 54, 62
Indias Orientales, 50
Índico, océano, 61
Indochina, 28, 53,
Inflexible, crucero acorazado inglés, 78, 989
Ingenohl, almirante alemán, 97
Inglaterra, 25, 80, 81, 115, 122, 129, 152, 459, 745, 753, 754, 761, 789, 825, 826, 835, 850, 852, 853, 855, 856, 998
Inglehart, David S., 451
Invencible, crucero, 83
Iñapari, aduanilla de, 550
Iowa, buque de guerra U.S., 71
Iparia, puesto en el Alto Ucayali, 942
Iquique, puerto, 200, 411, 480, 487, 1005
Iquique, submarino chileno, 932
Iquitos, 23, 62, 73, 172, 193, 220, 287, 347, 398, 399, 466, 537, 538, 539, 540, 541, 543, 544, 545, 565, 585, 586, 588, 590, 591, 598, 851, 853, 854
Iquitos, lancha fluvial a motor, 748, 853, 942, 944
Iquitos, transporte, 22, 25, 26, 180, 450, 452, 457, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 510, 516, 518, 599, 630, 631, 638, 639, 640, 661, 686, 691, 695, 701, 728-729, 731, 741, 747, 759, 760, 770, 771, 786, 787, 788, 789, 797, 799, 802, 818, 845, 852, 853, 856, 858, 881, 884, 885, 889-897, 907, 908, 909, 910, 914, 916, 952, 955, 956-958 (Viaje a Inglaterra), 966, 967, 1002
Irarrazával Zañartu, Galo, 121, 205
Iriarte, Emilio, 584
Isherwood, Joseph, 47, 48
Isla Más a Tierra, 105
Islas Británicas, 99, 105
Islas Canarias, 45
Islas Sandwich, 499
Islay, puerto, 322, 352, 374, 412, 422, 448, 836
Isle Mound, vapor, 430
Isola, Santiago, 507
Isriria, vapor, 487
Italia, 30, 31, 85, 99, 129, 203, 814, 994, 996, 998
Italia, vaporcito, 867
Itata, vapor, 483, 484
Itaya, 398, 539
Itzumo, crucero japonés, 102, 105
Iza, río, 140

J

Jackson, Enoch, 861
Jaen, 244, 540
Janequeo, lancha, 821
Japón, 34, 35, 43, 52, 54, 71, 84, 246, 506, 801, 991
Java, 53
Jellicoe, almirante inglés, 93, 198
Jely, río, 390
Jena, nave siniestrada, 949
Jequetepeque, río, 393
Jerome, Lucien J., 68, 361
Jethon, vapor, 487
Jimenes, Plácido, 354, 355, 356
Jiménez, Fermín, 826
Jiménez, Manuel F., 117, 118, 610, 746, 785, 788, 842, 996
Jiménez, ministro, 288
Jiménez, teniente, 997
Jiménez, Vicente, 732
Jiménez P. Arturo, 788, 959
Johnson, guardián del faro de Supe, 422
Jones, Robert, 860
Jordán, R., 355
Jordanhill, barca, 413
Jössing, fiordo, 500
Juan Fernández, archipiélago, 105
Juana de Arco, crucero acorazado francés, 843

Juanita, buque, 507
Juli, 560
Junín, 287, 301
Junín, vapor, 430, 480, 481
Junta de Vías Fluviales, 343, 553, 563
Junta Patriótica, 850
Junta Fraternal de Marina, 411
Jutlandia, batalla de, 85, 93, 98, 117

K

Käiser Wilhelm II, trasatlántico, 49
Kangourou, buque madrina, 927, 928, 929, 932, 933, 968
Kansas, acorazado U.S., 36
Kashima, acorazado japonés, 990
Karnak, vapor, 487
Kearsarge, acorazado U.S., 36
Kemp, Peter, 95
Kentucky, acorazado U.S., 36, 516
Kenuta, vapor, 481
Kiao-Cheu, 28, 35
Kiel, 71, 87
Kiyo Maru, vapor japonés, 105, 499
Klarem Peter, 313
Kongo, crucero de batalla japonés, 84
Köning, Abraham, 164, 204
Koninkliskenederlandshe Stoomvarmaatschappij, 500
Kooiman, William, 72, 75, 513
Kosmos Line, 487-488, 502, 505
Koster, Juan J., 922, 972
Kraus, Jacobo, 627
Kronprinz Wilhelm, crucero auxiliar alemán, 104
Kroonland, vapor, 481
Kurama, acorazado japonés, 991
Krupp, casa, 854

L

Labarthe, Enrique A., 350, 357, 610, 741, 746, 788, 800, 801, 804, 827, 844, 983, 994, 995
La Chira, playa, 330
La Chorrera, distrito en el Putumayo, 566, 567, 574
La Combe, coronel, 947
La Convención, Cuzco, 551
La Coruña, 219
La Cruz, caleta, 348
Lagomarsino, Napoleón, 588
La Guaira, 129, 130, 203
Lagunitos, 251
La Habana, 33
La Haya, Holanda, 30, 78, 79, 129, 143, 144
La Herradura, balneario, 22, 524-531, 533
Lake Fanbush, vapor, 498
Lake George, vapor, 498
La Legua, 1002
Lama, Tomás Segundo, 813, 831, 837
Lambayeque, 319, 341, 352, 556
Lambert, vapor, 488
La Merced, 62
Lamport and Holt and Gulf Line, 498-499
Lanatta, A. E., 942
Lancashire, vapor, 862, 868, 871
Lanosa, Víctor, 892
La Oroya, 61, 62, 236, 337
La Palizada, puerto, 344, 348, 391
La Paz, 143, 158, 188, 191, 208, 222, 374, 375, 378, 380
La Pedrera, combate de, 23, 191, 193, 194, 287
La Pedrera, combate de la, 583-602
La Pedrera, puesto militar, 945
Lapenta, José, 404
Laperouse, crucero francés, 614
La Punta, balneario, 22, 25, 374, 421, 518, 520-522, 526, 533, 733, 792, 794, 795, 797, 798, 820, 821, 843, 845, 1006
Lara, Jorge Salvador, 195, 225
Larco Herrera, Víctor, 393
Laredo, hacienda, 248
Larrabure y Correa, Carlos, 214, 571, 582, 601, 602
Larrabure y Unanue, Eugenio, 143, 268, 1000, 1016
La Rochelle-Pallice, 480
La Roerie, Guilleux, 967
La Rosa, Pablo, 504
La Rosa y Villanueva, comandante, 889
Laroza, E., 972
Larrañaga, caleta, 319

Larrañaga, Gabriel, 330
Larrañaga, Pedro, 657
Larrea, Arnaldo, 837
Larriva, Augusto, 407
La Unión, periódico de Santiago de Chile, 462
Las Palmas, Canarias, 480, 487, 845
Las Piedras, río, 551
Lato, puerto chileno, 868
Latorre, Juan José, 160, 162
La Torre, Juan Manuel, 657, 757
La Torre Gonzáles, Leónidas, 43, 788, 789
Laubeuf, Maxime, 87, 95, 923
Laubeuf, sumergibles, 95
Laurenti, arquitecto naval, 932
Laurie, James, 837
Lautessi, Cayetano, 507
Lavalle, Hernando de, 261
Lavalle, José Antonio, 335, 341, 342
Lavalle, Juan Bautista de, 112, 117, 118, 520
La Vieja, isla, 346
Lawrence, destroyer U.S., 36
Lazzeri, gerente, 478
Lebu, vapor, 483
Leceta, Gálvez, Humberto, 18, 215
Lee Chaw Line, 499
Legg, G., 861
Leguía, Augusto B., 17, 21, 26, 124, 147, 148, 156, 157, 175, 184, 195, 209, 213, 215, 220, 224, 241, 265, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 285, 287, 291, 293, 302, 305, 332, 353, 361, 370, 392, 415, 448, 449, 458, 461, 463, 508, 522, 539, 557, 558, 618, 620, 623, 624, 641, 645, 661, 663, 668, 669, 673, 674, 678, 755, 766, 794, 797, 798, 824, 826, 910, 911, 999, 1000, 1001, 1006, 1009, 1010, 1011, 1016
Leguía, Carlos, 338
Leguía y Martínez, Germán, 124, 175, 184, 194, 221
Le Havre, 498
Leiland, James, 746
Leipzig, crucero ligero alemán, 102, 103, 114
Leith, Germán, 507
Leiver, Henry, 837
Leixoes, Oporto, 480
Le Masson, Henry, 95, 967
Lenin, 74
León, comandante, 1018
León, Numa Pompilio, 745, 746, 767, 768, 790, 858, 860, 863, 885
León XIII, Papa, 297
León y Quintana, Abelardo, 887, 966
Le Peruvier, 620
Lesseps, Ferdinand de, 60, 64, 65
Leticia, puerto de, 140, 942, 946
Lewis, R. P, 511
Leyten, Juan, 422
Lezcano, Antonio, 892
Liaotung, península, 34
Libertador Bolívar, cazatorpedero ecuatoriano, 146, 175
Liberte, buque, 736
Lidita, isla, 950
Lieja, 797
Liga Patriótica Naval, 989
Liga Peruana Pro Aviación, 973
Lima, 56, 63, 65, 104, 107, 108, 110, 113, 114, 116, 127, 149, 156, 169, 172, 179, 194, 197, 204, 210, 212, 232, 237, 240, 241, 245, 253, 256, 257, 258, 260, 278, 286, 287, 290, 297, 298, 305, 309, 312, 332, 335, 337, 338, 341, 351, 353, 396, 426, 429, 434, 445, 451, 478, 735, 792, 831, 997, 999, 1001, 1002, 1003, 1004, 10006, 1008
Lima, Carlos, 587
Lima, crucero, 25, 180, 414, 654, 681, 685, 686, 691, 701, 714-716, 731, 733, 741, 747, 758, 760, 770, 854, 855, 884, 885-886, 928, 952, 955, 999, 1001, 1004, 1009, 1010, 1017, 1018
Lima, vapor, 480, 481
Lima, velero deportivo, 437, 518
Limarí, vapor, 483, 486, 786
Limeña, transporte, 920
Line Branch, vapor, 499
Lino, Arcángel, 747, 753, 905, 986
Lira, Máximo R., 154, 157, 179, 180, 213, 221, 222
Lircai, vapor, 483

Lisboa, 480
Lisboa, Miguel María, 151
Liverpool, Inglaterra, 26, 61, 107, 365, 466, 480, 481, 488, 498, 958
Liverpool, museo de, 337
Llaque, Fermín, 507
Llanos, Salvador, 404
Llona, Ernesto, 1007, 1017
Llona, Numa Pompilio, 1002
Llosa, Alberto, 404
Lloyce, 1er. Ingeniero del *Bolognesi*, 875
Lloyd, inglés, 60
Lluta, 163
Loa, río, 212
Loa, vapor, 483
Loayza, Augusto, 346, 349, 748, 1003
Loayza, Ildefonso, 330
Lobitos, caleta, 345, 348, 384, 385, 391, 404, 421
Lobitos, isla del sur, 236, 337
Lobos, caza de, 21, 323, 354, 701, 737-738
Lobos, islas, 321, 325, 330, 353, 404, 421
Lobos de Afuera, isla, 102, 319, 330, 335, 347, 348, 352, 419, 420, 421, 486
Lobos de Tierra, isla, 319, 320, 335, 348, 352, 412, 419, 421, 482
Loero, Domingo, 108, 506
Lohmann Villena, Guillermo, 73, 841
Lomas, puerto, 325, 352, 374, 402, 404, 422, 479, 890
Londres, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 49, 50, 53, 99, 110, 159, 169, 170, 240, 330, 365, 458, 463, 825, 851, 854, 958
López de Romaña, Eduardo, 208, 228, 343, 448, 515
López, F. P., 424
López Martínez, Héctor, 17, 268, 293
López Urrutia, Carlos, 226, 509
Loreto, departamento, 26, 151, 244, 344, 398, 466, 537, 538, 540, 541, 548, 551, 763, 853, 969
Loreto, lancha fluvial, 585, 587, 595, 596, 597, 598
Lorient, Francia, 107, 464, 896, 906, 910, 911, 913, 958
Lorton, barca peruana, 20, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 114, 479, 506
Lota, puerto chileno, 480
Louisiana, acorazado U.S., 36, 516
Louisse, vapor, 487
Luce, Stephen B., 77
Lucero, padre, 541
Ludgate, vapor, 498
Ludlow, Alaska, 479
Luffeau, Armand, 739, 740, 842, 968
Luis XV, rey de Francia, 169
Luisa, vaporcito, 448
Luna, Juan, 175
Lunahuaná, valle, 396
Luque, Manuel F., 482
Lurín, pueblo, 1017
Lusitania, trasatlántico U.S., 44, 50, 99
Luxor, vapor alemán, 101, 104, 111, 114
Luya, provincia, 539
Luz II, lancha, 942
Lyon, David, 95
Lyons, ingeniero del *Bolognesi*, 863

M

Mac Bride, Daniel, 746, 860
Mac Clune, 558
Mac Elliot, W., 861
Macabí, isla, 330, 335
Maceda, señor, 326
Macera, Pablo, 332, 336, 337, 353, 355, 356
Mackenie, presidente del directorio de Vickers & Sons, 859
Mac Kinley, presidente E.U., 33
Maclennan, Graeme, 72
Madera, río boliviano, 139, 151
Madre de Dios, departamento, 549-553, 557, 558
Madre de Dios, lancha, 554
Madre de Dios, río, 23, 549-553, 954
Madrid, 17, 173, 176, 215, 219, 351, 856
Madryn, puerto argentino, 952, 989
Maertens, W., 507
Maestre, Guillermo, 747
Maffut, W., 861
Magallanes, Chile, 365, 496
Magellan, vapor británico, 105, 481
Maguiña, teniente de la Armada, 1007
Maguiña, Heriberto, 905, 908
Mahan, Alfred Thayer, 29, 33, 43, 71, 77, 78, 83, 95

Mahomet V, sultán de Turquía, 30, 31
Mahuiso, Iquitos, 543
Maillot, José, 900
Maine, crucero acorazado, 33, 36, 736
Maine, E.U., 496
Maipo, fragata alemana, 111, 112
Maipo, vapor, 482, 483, 486
Mala, puerto, 321, 327, 422, 426, 1006, 1010
Malabrigo, puerto, 352, 390, 422
Malachowski, Ricardo T., 796
Malaspina, Alejandro, 351, 357
Maldonado, Baldomero F., 280, 306, 356, 474
Maldonado, lancha fluvial, 553
Malvinas, batalla de las, 85, 105, 118
Malvinas, islas, 98, 104, 207
Mamoré, 139
Manabí, vapor, 481
Manaos, 565, 566, 572, 573, 575, 584, 600, 954
Manchester, Inglaterra, 498
Manchuria, 34
Manchuria, hacienda cerca del río Monzón, 577
Manco Cápac, monitor, 830, 833, 836
Máncora, caleta, 381, 422
Manila, 33
Manners, F. W., 373
Manta, Ecuador, 321
Mantaro, vapor, 22, 406, 430, 462, 467, 468, 469, 471, 474, 486
Mantilla, José, 732
Manú, río, 549, 550, 551
Manuripe, río, 549, 552
Manzanares, Miguel, 920
Manzanilla, José Matías, 198, 301, 302
Mapocho, vapor, 483
Maracaibo, 129, 203
Mar Afuera, isla, 98, 104
Marañón, río, 73, 171, 176, 537, 539, 540, 541, 544, 548, 556,
Marañón, transporte, 990
Marañón, vapor armado chileno, ex *Casma*, 988
Marblehead, crucero U.S., 107
Marconi, Guglielmo, 51
Mar de China, 98, 102, 114
Mar del Norte, 56, 85
Mar del Sur, 56
Marden, Arthur, 95
Mareschal, Enrique, 612, 659
Margarita, bote automóvil, 554
Marguerye, Paul de, 357, 444, 612-622, 667, 784, 785, 886
María Cristina de Habsburgo, reina regente de España, 162, 266
María Delia, bote, 516
Marianas, islas las, 34
María Isabel, pailebot, 458, 508
María Luisa, vaporcito, 448
Mariátegui, Ricardo, 747
Marie, barco mercante alemán, 102, 103, 111, 114, 115
Marinería, 758-762, 763, 764
Mario, barca, 479
Mario, vapor, 430
Marne, 98, 100
Mar Negro, 50
Marotta, Pietro, 918
Marrian, J. L., 861
Marriott, Enrique G., 424
Marriott, H. G., 424
Marroquín, José Manuel, 134, 135
Marruecos, 29, 31
Martha, bote automóvil, 554
Martínez, doctor, 523
Martínez, Guillermo, 860
Martínez, Héctor, 860, 863
Martínez, José C. 413
Martínez, Leoncio, 826
Martínez C., Guillermo, 745, 747, 860
Martínez de Compañón, Ob., 319
Martínez de Ferrari, Marcial, 206
Martínez de la Torre, Ricardo, 314, 511
Mártir, Pedro, 55
Maryland, crucero U.S., 43
Marx, Carlos, 30, 265, 312
Masisea, capitanía de, 539, 544, 545, 946
Massa, Esteban, 515
Massovia, vapor, 487
Matarani, puerto, 378
Mathias, capitán, 486
Mathieu, Beltrán, 190
Matías Cousiño, vapor armado chileno, 830
Matos, Domingo, 507
Matos, general, 189

Matte, Augusto, 206
Matto, David, 563
Maule, río, 215
Maule, vapor, 483, 484
Maullín, vapor chileno, 179
Maura, Enrique, 905, 908
Maurer, Von Hagen, 931
Mauretania, trasatlántico, 44, 50, 51, 52
Maúrtua, Aníbal, 178
Maúrtua, Víctor, 233, 255, 259
Mavila, Óscar, 860
Maynas, provincia, 210, 218, 219, 398, 572, 581
Mazochi, Aldo, 918
Mazorca, isla, 345, 346, 348, 417, 419, 420, 421, 422, 883
Mazuré, Pedro, 802
Mazzini, lancha, 434
Mc. Cartriey, John, 861
Mcculloch, David, 72, 73
Mc Evoy, Carmen, 74
Mc. Kimon, Donald, 861
Médano de Saavedra y Córdova, 350
Medelius, de ladotación de remeros, 516
Medina, Fermín, 894
Medio Oriente, 28
Mediterráneo, Mar, 61, 78, 79, 80, 98, 99
Meiggs, Enrique, 61, 62, 74
Mejía, Felipe E., 584
Mejía, Saturnino, 732
Melena, José H., 555
Melgar, Mariano H., 983
Melleco, vapor, 483
Melo, Rosendo, 351, 512, 513, 556, 563, 749, 784, 793, 794, 841, 843
Mendiola, Lizardo, 435
Menechuene, vapor, 430
Menéndez, Manuel, 149
Menéndez Pidal, Ramón, 20, 172, 174, 176, 220
Menicucchi, N., Cía, 505
Mentana, vapor, 430
Mercado, Héctor, 43, 587, 589, 594, 596, 597, 748, 788, 789, 905, 966, 983
Mercado Moreira, Miguel, 130, 153, 204, 208
Merie, ingeniero agrónomo, 341
Mesa. Roberto, 71
Mesones, A., 404
Mesones Muro, Manuel Antonio, 555, 563
México, 20, 107, 120, 122, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 143, 185, 202, 203, 205, 206, 368, 499, 767, 998
México, vapor, 430, 481
Michell, G.B., 75, 566, 567, 568, 601
Michigan, acorazado, 988
Middendorf, Ernst W., 61, 74, 381, 441
Mignatta, torpedo, 92
Mikasa, acorazado japonés, 851, 949
Miller, J. E., 506
Milwaukee, puerto en Wisconsin, sobre el lago Michigan, 311
Mineola, vapor, 497
Ministerio de Marina (creación), 642-646, 655, 656
Ministros de Guerra y Marina, relación de, 657
Minnesota, acorazado U.S., 36
Miñán, José Pablo, 354
Miraflores, balneario y puerto, 22, 316, 426, 532, 533
Miraflores, batalla de, 920
Miraflores, lago (Panamá), 70
Miró, César, 223
Miró Quesada, Antonio, 143, 302, 304, 518
Miró Quesada, Joaquín, 411
Miró Quesada, mayor, 890
Miró Quesada de la Guerra, Luis, 21, 257, 298, 299, 301, 304, 312
Misión Militar Francesa, 144, 285
Misión Naval Americana, 824, 974
Misión Naval Francesa, 23, 607, 611-623, 624, 659, 660, 667, 687, 784, 796, 967, 910, 911, 998
Missouri, acorazado U.S., 36
Mitrovich Brothers, casa londinense, 108
Molfino y D'Fragia, 438
Mollendo, puerto, 103, 112, 114, 115, 315, 322, 323, 344, 345, 352, 354, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 402, 404, 407, 408, 412, 414, 418, 419, 422, 427, 430, 431, 433, 439, 471, 480, 482, 486, 487, 504, 558, 748, 836, 922
Monck, George, 80
Monge Medrano, Enrique, 745, 746,860, 863, 936, 959

Monroe, doctrina, 122, 203
Montalvo, Manuel, 140
Montalvo, Miguel Ángel, 509
Montcalm, buque almirante francés, 102, 911
Monte Blanco, vapor peruano, 424
Montero, Pedro J., 195, 196
Montero y Tirado, Manuel, 520
Montero y Tirado, señor, 257
Montes, Ismael, 201
Montesinos, familia, 289
Montesinos, Santiago, 289
Montevideo, 104, 480, 958
Montoya, Ismael, 817
Montrose, vapor, 501
Montt, Pedro, 145, 220, 461
Monzón, río, 577
Moquegua, valle, 341, 397, 277, 891
Mora, José Ernesto de, 612, 686, 747, 905, 907, 916, 994, 1001
Morales, doctor, 411
Morales, José, 748
Morales, Raymundo, 973
Morales Saavedra, José, 404, 415
Morante, José A., 404, 748
Morbello y Cía., 423
Morecombe, bahía, 862, 951
Moreno, acorazado argentino, 818
Moreno, Adrián, 290
Moreno, Arístides, 211
Moreno, Gabriel René, 211
Moreno, teniente, 1007
Moreno Paz Soldán, A., 404
Morey, Adolfo, 479, 507, 588
Morey, Carlos G., 552
Moriyama, almirante japonés, 105
Moro, Tomás, 314
Morona, río, 151, 171, 221, 540, 542, 942
Morro Solar, 165
Morrué, timonel de gig, 516
Mosquera, Tomás Cipriano de, 60, 199, 226
Mosquera-Pedemonte, protocolo, 174
Moyobamba, 537, 541, 544, 548, 556
Muelle Booth, Iquitos, 398, 399
Muelle y Dársena del Callao, compañía del, 241, 296, 300, 304, 306, 309, 371, 429, 430, 432, 449
Muelle y Dammert, casa, 338
Mujica y Cavassa, casa, 414
Mujica, E., 784
Mulanovich, Manuel L., 504, 897
Munizaga Varela, Carlos, 198
Muñiz, Pedro E., 267, 288, 293, 344, 345, 429, 611, 637, 643, 644, 657, 660, 678, 682, 784, 785, 847, 850, 873, 901, 999
Muñiz, senador, 940
Muñoz, Armando, 75
Muñoz-López Netto, tratado, 153, 210
Murphy, E., 335, 336
Museo Naval, 438, 805, 820, 821, 845,

N

Nagato, acorazado japonés, 84
Naims, vapor alemán, 488
Nanay, río, 538, 398
Napanga, doctor, 524
Napipí, Panamá, 65
Napo, río, 131, 151, 171, 172, 538, 539, 566, 583, 943
Napoleón, 265
Nariño, 205
Narváez, Germán, 746, 790, 891
Narváez, R.O. de, 176
Narval, submarino, 87
Nashville, buque de guerra U.S., 132
Nassau, acorazado, 83
Naucama, río, 151
Naufragios, 482, 486, 497
Nauta, 541
Nautilus, buque escuela español, 790, 793
Navarro, José, 587
Nazareth, vapor, 430, 506
Negada, vapor, 487
Negritos, 251
Nelson, 78, 265
Nelson, Wolfred, 72, 75
Nepeña, valle, 341
New Foundland, crucero HMS
New Jersey, acorazado U.S., 36
Newlands, James, 861
New Orleans, E.U., 497
New Orleans & South America Steamship Company, 497-498

Newport, 105
Newton, vapor, 499
New York, acorazado U.S., 84
New York and Pacific Steamship Company o Merchants'Line, 488-496, 502
Neyra, Teodomiro, 286
Nicaragua, 34, 60, 62, 63, 66, 205
Nicaragua, lago de, 58, 67
Nicolás, Henry, 928
Nicolás II, zar, 35
Niejahm, L., 114
Nieto, Daniel, 896
Níger, 28
Nitokris, vapor, 487
Noguera, Federico, 732
Nora, Pierre, 74
Noria, Evaristo, 556
Noriega, hermanos, 896
Norman, Edwin, 860
Norteamérica, 53, 245
North Pacific Steamship Line, 496-497
Noruega, 737
Novo, Eduardo, 479
Novoa, Carlos A., 746, 790
Nueva España, 58, 350
Nueva Granada, 218
Nueva York, 54, 55, 61, 170, 365, 466, 480, 488, 490, 495, 496, 497, 498, 499
9 de Julio, crucero argentino, 878
Nulton, L. M., 815
Nunn, L. J., 504
Núñez, Estuardo, 62, 74
Núñez Sánchez, Jorge, 74, 197, 225
Nürenberg, crucero ligero alemán, 102

O

Ocampo, F., 355
Océano Índico, 102
Ocoña, distrito, 352
O'Donell, Persival, 860
O'Higgins, 132, 204
Oficiales de mar, 762-763, 764
Ohio, acorazado U.S., 36
Olavegoya, Demetrio, 520
Olaya Herrera, Enrique, 194
Olivan, vapor alemán, 488
Olivera, A., 404
Olivera, José María, 745, 746, 748, 860, 863, 947, 983, 1007, 1008, 1018
Olivera, Juan Manuel, 348
Olivo, Juan Francisco, 443, 444
Ollanta, vapor, 398
Omaguas, 538
Omega, barca alemana, 111, 114, 118, 356, 935
Ontaneda, Juan Manuel, 35, 268, 343, 344, 347, 609, 610, 645, 657, 668, 673, 674, 681, 766, 771, 772, 779, 860, 873, 882, 952, 1000, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1011, 1018
Ontaneda, Pablo C., 747, 766, 790
Oporto, Portugal, 481
Orán, amazonía, 538
Oravia, vapor, 481
Orcoma, vapor, 470, 481
Ordóñez, comandante, 1002, 1003
Ordóñez, Óscar, 216, 217
Orduña, vapor, 481
Oré, coronel, 1010
Oregon, E.U., 368
Orellana, capitanía de, 946
Orellana, lancha fluvial, 941
Oriana, vapor transatlántico, 480, 481
Orinoco, río, 73, 129
Orissa, vapor, 481
Orita, buque de pasajeros, 481
Oronsa, vapor británico, 105, 481, 482
Oropesa, vapor británico, 105, 481
Ortega, ingeniero, 467
Ortega, vapor, 481, 482
Ortiz de Zevallos, F., 331
Ortiz de Zevallos, Manuel, 151, 515, 520
Ortiz Sotelo, Jorge, 18, 95, 353, 356, 357, 442, 535, 740, 841, 967, 968, 969
Orton, James, 62
Osborne, 79, 80
Osma, doctor, 855
Osma, Felipe de, 172
Otasso, Nicanor, 894
Otoya, Tomás, 747
Ovalle, Chile, 164
Oviedo, Alfonso, 584
Oxford, universidad, 78, 80
Oyanguren, 288
Oyanguren, Enrique, 796

P

Pacasmayo, puerto, 319, 320, 321, 348, 352, 402, 404, 409, 410, 419, 422, 426, 433, 434, 445, 448, 482, 486, 748
Pacasmayo, valle de, 341, 393
Pacaya, río, 544
Pachacamac, isla, 335
Pacheco, Jesús, 555
Pachisa, 545
Pachitea, chata fluvial, 939
Pachitea, río, 62, 544, 545, 942
Pachitea, vapor, 22, 462, 467, 468, 469, 471, 474, 479, 511, 522, 955
Pacífic Steam Navigation Company, 54, 103, 365, 367, 375, 376, 409, 423, 428, 430, 470, 479-482, 483, 486, 487, 488, 502, 504, 505, 784
Pacífico, océano, 19, 25, 33, 34, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 68, 69, 70, 73, 98, 104, 105, 112, 121, 132, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 161, 162, 189, 202, 204, 212, 226, 343, 351, 374, 466, 479, 488, 495, 496, 832, 851, 988
Pacífico Sur, océano, 199, 361, 367, 370, 375, 500
Pacocha, caleta, 348, 890
Pacocha, combate de, 268, 293
Paes, Franklin, 478
Page, G., 861
Paita, puerto, 25, 182, 237, 319, 325, 344, 345, 347, 348, 352, 354, 355, 361, 380, 381, 382, 385, 388, 389, 393, 402, 404, 408, 419, 422, 424, 426, 431, 436, 468, 556, 556, 748, 785, 790, 792, 824, 825, 854, 990
Pájaro, islote, 394
Palacio, quebrada, 540
Palacios, Enrique, 731
Palacios, sumergible, 26, 95, 638, 639, 660, 687, 697, 699, 718, 720-727, 733, 918-939 (adquisición), 731, 733, 737, 968
Palacios Rodríguez, Raúl, 17, 119, 171, 204, 207, 219, 222, 294, 296, 342, 351, 425, 445, 739, 965,1014
Palau, islas, 34
Palcaró, 290
Palcazu, río, 62
Palena, vapor, 407, 483, 486
Palestin, Temístocles, 555
Palma, Ricardo, 182, 192, 222, 223
Palo de la corbeta *Unión*, 806-813, 830-837, 845
Palominos, isla, 329, 417, 418, 419, 421, 422, 444
Palpa, fundo, 395
Palza y V, Moisés, 747, 891
Panamá, 20, 34, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 65, 66, 67, 68, 72, 74, 75, 108, 130, 132, 135, 156, 170, 188, 190, 199, 206, 224, 321, 328, 350, 365, 450, 451, 452, 454, 466, 473, 476, 478, 482, 483, 856, 918, 955
Panamá, Golfo de, 58
Panamá, Istmo, 56, 60, 62, 72, 75, 135, 466, 482
Panamá, Tratado de, 167
Panamá, vapor inglés, 405, 481
Panizo, comandante, 896
Panther, barco taller U.S., 36
Papeete, 102
Pará, 57, 69, 466, 854
Paraguay, 73, 107, 136, 137, 138, 152
Paranapuras, 540
Pardo, César Enrique, 1006
Pardo y Aliaga, Felipe, 266
Pardo y Barreda, José, 17, 21, 43, 106, 142, 147, 148, 156, 170, 200, 209, 213, 214, 241, 244, 252, 254, 255, 256, 266, 267, 286, 288, 289, 290, 291, 301, 302, 307, 308, 331, 360, 434, 435, 441, 448, 449, 516, 557, 563, 572, 575, 743, 766, 785, 786, 794, 802, 825, 842, 847, 850, 851, 852, 853, 854, 858, 986, 999, 1006, 1008, 1017
Pardo y Sarmiento, Juan, 796
Pardo y Lavalle, Manuel, 62, 64, 74, 148, 266, 267, 312
Pardo y Ribadeneyra, Manuel, 266
Paredes, Antonio, 587
Paredes, Rómulo, 576, 580
Pareja, Piedad, 313
Pareja Diez Canseco, Alfredo, 197, 205, 225
París, 29, 31, 32, 65, 66, 110, 200, 201,

303, 480, 926
Parkerson, Phillip T., 218
Parra del Riego Endara, Jorge, 18
Parry, J.H., 72
Parsons, Charles, 50
Pasajes, puerto español, 108
Pasapera, Manuel, 312
Pasara, coronel, 947
Pasco Cosmópolis, Mario, 312
Pascua, Isla de, 105
Pastaza, río, 151, 171, 540, 542, 942
Pastor, Arturo, 905, 908
Pataz, 546
Paternoster, Sidney, 578, 579,
Patey, almirante australiano, 102, 104
Patiño, Juan, 507
Patiño Zamudio, mayor, 1008
Pativilca, valle, 341
Patria, guardacosta ecuatoriano, 884
Patrón Leblanc, Felipe, 825, 847
Paucartambo, río, 553
Paulet, Pedro, 974
Paulsen, Bruno, 552, 554
Payán, José, 332, 451, 458
Payetaca, de la dotación de remeros, 516
Paż Soldán, Carlos, 280
Paz Soldán, C. E., 356
Paz Soldán, Francisco, 64
Pazos, Manuel, 747
Pedemonte-Mosquera, Protocolo, 223, 582
Pedrarias, 55
Pedro I, gobernaba en Serbia, 30
Pedro Miguel, esclusa, 70
Peet, J. W., 504
Pegottini, gerente, 478
Pena, Alfonso, 221
Pengüin, remolcador, 340, 479
Pennsilvania, crucero U.S., 43
Pensionado de maquinistas, 754, 825-826, 846-847, 848-849
Peña, Benjamín C., 437, 478, 506
Pepita, buque motor, 507
Perales, Edilberto, 753, 926
Peralta, José, 186, 190, 223
Peralta, Juan C., 643
Percy, Eduardo, 732
Perdiz, Bernardino, 552, 554
Perené, río, 547, 557
Pérez, Manuel, 587
Pérez, presidente de Chile, 222
Pérez, Víctor M., 506
Pérez Araníbar, Augusto, 257
Pérez Canto, Julio, 176, 221
Pérez Concha, Jorge, 207, 219
Pérez Velásquez, Neptalí, 738
Perico, vapor, 481
Perl, Federico, 107
Pernambuco, Brasil, 480
Perochena, Víctor A., 738
Persia, 30, 47
Peru, pontón, 757, 784, 785, 786, 823, 841, 845
Perú, vapor, 479, 480, 481, 559
Peruvian Amazon Company, empresa cauchera, 570, 571, 579
Peruvian Corporation, 319, 325, 330, 332, 334, 336, 337, 339, 340, 374, 376, 378, 380, 383, 396, 559
Peruvier, carguero mercante, 913, 915
Pescadores, isla de, 335
Peste bubónica, 411, 825
Petrakis, Antonio, 354
Petrópolis, 139, 140, 141
Petrópolis, Tratado de, 153
Pezet, Federico Alonso, 100, 101, 117, 118
Pezet, general, 919
Pfeifer, Carlos, 747, 790, 905, 908
Philipps, Julio, 732
Piaggio, Faustino G., 391, 507
Pichis, río, 62, 942
Piedra, Viuda de, e hijos, 486, 507
Piérola, Amadeo de, 268, 269, 273
Piérola, Carlos de, 268, 269, 273
Piérola, Isaías de, 268, 269, 270, 273, 1001
Piérola, Nicolás de, 144, 163, 165, 208, 225, 264, 267, 268, 270, 273, 278, 293, 294, 295, 447, 966
Piérola Saavedra, Cabotaje Nacional, 424, 438
Pilcopata, río, 549
Pimentel, puerto, 319, 320, 321,392, 393, 402, 404, 422, 426, 486
Pimentel, Augusto R., 347, 403, 415, 425, 463, 737, 747, 957, 958, 994, 1008, 1009

Pimentel, Lucio, 404
Pimentel, Ramón A., 479
Pimentel, Ricardo, 922
Pineda, Manuel, 732
Pinglo, César, 584
Pinochet, Augusto, 203
Pinto, Aníbal, 222
Pinto, comandante, 1002
Pinto Agüero, diplomático chileno, 174
Pinto Basurco, Moisés, 347, 747
Piquero, vapor, 339, 438
Pirenne, Jacques, 28, 71
Piscatawa, buque U.S., 71
Pisco, puerto, 35, 36, 322, 325, 344, 346, 352, 361, 397, 402, 404, 411, 415, 422, 424, 426, 433, 436, 450, 457, 1010
Pisco, valle, 341
Piura, departamento, 240, 290, 386, 391, 408, 892
Piura, río, 328
Pizarro, coronel, 182
Pizarro, Francisco, 268, 391
Pizarro, José Ramón, 510, 624, 657, 679, 757, 941
Pizarro, Tomás, 741, 748, 786, 898, 905, 908, 1015
Pizarro, vapor, 480, 481
Plan de señales, 685
Planas, Pedro, 215, 294
Plaza Gutiérrez, Leónidas, 196, 197
Pleiteado, Francisco de Paula, 164
Plimsoll, Samuel, 44, 48
Poincaré, 32
Polynesia, 407
Polo, Solón, 124, 156, 288
Polo-Bustamante, Tratado, 124
Pomalca, hacienda, 392
Ponce de León, Pedro, 905, 908
Pons Muzzo, Gustavo, 218, 219, 293
Pongo de Manseriche, 540
Poperinghe, P. de, 65
Porras, Melitón, 124, 131, 154, 157, 158, 184, 190, 192, 213, 221, 268, 461, 509, 583
Porras Barrenechea, Raúl, 149, 150, 167, 209, 210, 219
Portal, Gabriel A., 837
Portales, Diego, 132, 226
Portillo, Pedro, 331, 466, 550
Port Logan, vapor, 430
Portobelo, 56
Portocarrero, Julio, 313
Portsmouth, astilleros, 78
Portugal, 148
Portugal C., 404
Portugal, Manuel M., 1002
Potosí, vapor, 481
Potro, río, 540
Powhatan, corbeta U.S., 71
Prado, Javier, 130, 142, 143, 208, 267, 293, 657
Prado, Mariano Ignacio, 278, 293, 754, 920
Prado Ugarteche, Jorge, 168
Prado Ugarteche, Manuel, 168
Prado Ugarteche, Mariano Ignacio, 458
Prat, Agustín, 991
Presidente Sarmiento, fragata argentina, 519, 800, 818, 843,
Prince, vapor, 430
Prinz Eitel Friedrich, crucero auxiliar alemán, 102, 104, 105
Pritchett, George S., 152
Pro-Marina, Asociación Nacional, 26, 522, 610, 702, 703, 738, 923, 968, 971-975, 1012-1013, 1014
Ptolomeo, 55
Pucallpa, 400, 545
Puccio, Horacio, 938
Puente, Benjamín, 416, 443, 444, 639, 640, 641, 657, 935, 967
Puente Candamo, José Agustín de la, 73, 841
Puerto Arturo, 34, 35, 82
Puerto Bermúdez, capitanía de, 62, 539, 946
Puerto Cabello, 129, 130, 203
Puerto Córdoba, 191
Puerto Ferré, 542
Puerto Heath, 550
Puerto Jesup, 62
Puerto Maldonado, 404, 549, 551, 553
Puerto Meléndez, 563

Puerto Nuevo de Lagunas, 541
Puerto Pizarro (antes La Palizada), 344, 348, 390, 391, 436, 883
Puerto Rico, 33
Puerto Wertherman, 539, 557
Puga Borne, Federico, 158, 159, 170, 174, 176, 213
Puinahua, cisterna de petróleo, 903
Puno, 23, 374, 378, 398, 399, 404, 558, 559, 560, 561, 890
Puno, puerto mayor, 558-561
Puno, lancha fluvial, 748, 941, 944
Puno, vapor, 480, 481
Punta Aguja, 327, 348
Punta Arenas, 480, 487
Punta Lobería (Cerro Azul), 324
Punta Pariñas, 345, 420
Punta Telégrafo, 380
Purús, río, 544, 552
Putumayo, río, 23, 140, 151, 171, 538, 539, 565-600
Puydt, M. de, 65,

Q

Quebrada de Camarones, 211
Quenchi, vapor, 430
Queneche, E., 507
Quidora, submarino chileno, 934
Quijos, 210, 218, 219
Quilca, puerto, 374, 402, 404, 407, 422, 836
Quillota, vapor, 481
Quilpué, vapor, 481, 482
Quintana, 300, 304
Quiruvilca, 229
Quito, 20, 121, 131, 146, 151, 169, 170, 172, 173, 175, 176, 177, 179, 189, 190, 191, 196, 205, 220, 223, 993
Quito, vapor, 481

R

Rabines, Alfredo, 825, 926, 931
Rada, José Jacinto, 187, 188, 224
Raid, vicecónsul británico, 388
Raimondi, Antonio, 334
Rainbow, crucero, 102
Ramírez Hurtado, Manuel M., 584
Ramos, José, 479
Ramos, José F., 842
Ramsey, Stefan, 860, 865,
Ranolds, Richard, 861
Rápido, buque, 507
Ratburn, 331
Radcliffe, L., 331
Rawoski, buque, 736
Raygada, Toribio, 43, 403, 410, 425, 429, 666, 679, 770, 887, 980, 981, 999
Rasso, de la dotación de remeros, 516
Reátegui, Aurelio, 900
Reclus, Armando, 60, 65
Redonda, isla, 394
Regal, Luis B., 217
Reina Mercedes, buque, 736
Rendón, Víctor Manuel, 172
Rengifo, Alejandro, 588
Repetto, Victoria, 556
República, lancha fluvial, 547
República Dominicana, 34
Requena, capitanía de, 946
Requena, lancha fluvial, 748, 941
Retriever, buque de la Compañía del Cable, 453, 479
Revista de Marina, 391, 458, 606-611, 641, 644, 645, 744, 756, 757, 762, 780, 781, 788, 799, 800, 802, 804, 805, 814, 815, 823, 827, 842, 843, 844, 975, 976, 984-999
Revoredo, Alejandro, 256, 260, 262
Rey de Castro, Carlos, 566-575, 600, 601
Reyes, Adolfo, 1002
Reyes, José Ignacio, 432, 445
Reyes, Lizardo, 407, 748, 966
Reyes, Maximiliano, 837
Reyes, Óscar Efrén, 197, 204, 225
Reynoso, Juan José, 643
Rhakotis, buque alemán, 104, 112, 114, 487, 519
Rhode Island, nave U.S., 36
Rhodopis, buque alemán, 522
Ribero, Abraham A. de, 747, 1008
Richard, Paul, 333
Richarson, Edwin, 861
Richmond, Henry, 511
Richmond, Sir Herbert William, 77, 81, 95

Riera y Alemany, José, 995
Rímac, vapor (ex *Nazareth*), 479
Ringrose, Basil, 350
Río, vapor alemán, 488
Río Branco, Barón de, v. José María da Silva Paranhos,
Río de Janeiro, 20, 120, 122, 131, 140, 143, 149, 156, 184, 185, 208, 221, 480, 915
Río de Janeiro, Protocolo de, 207, 218, 293
Río de la Plata, 53
Río Grande, Panamá, 56, 60, 6669,
Rioja, 548
Ríos, Antonio, 900
Ríos, Tiburcio, 732
Ríos Gallardo, Conrado, 208
Ríos Marín, 587
Ripley, 73
Risco, David, 747
Riva-Agüero, Enrique de la, 106, 108, 110, 451, 458
Riva-Agüero y Osma, José de la, 273, 274, 275, 276, 294
Rivadavia, acorazado argentino, 736, 818
Rivas, Raimundo, 182, 205, 223
Rivas Vicuña, Manuel, 165
Rivera, Daniel S., 357, 403, 415, 425, 612, 736, 746, 885, 1000
Rivera Serna, Raúl, 285, 293, 294
Rivero, Ernesto L., 552
Rivera, Juan Mariano, 999
Rivero, Gumersindo, 942
Rivero y Eustariz, 334
Robalino Dávila, Luis, 210, 509
Roberts, William R., 71
Robles, Aparicio, 732
Robles, general, 152
Robles, profesor de la Escuela Naval, 841
Robuchon, Eugenio, 556, 601
Roca, Víctor E., 506
Rocafuerte, Vicente, 218
Rodamonte, Miguel, 837
Ródano, desembocadura del río, 927
Rodas, isla, 31
Rodríguez, C., 947
Rodríguez, Carlos I., 836, 837
Rodríguez, Ernesto, 817
Rodríguez, José M., 731
Rodríguez, Máximo, 552, 553, 554
Rodríguez Acosta, Hugo, 75
Rodríguez, Asti, John, 966, 967
Roe, Carlos, 423, 507
Rogers, W., 861
Rojas, Manuel, 588
Rojas, Miguel A., 268, 269, 572
Rojas, Publio, 817
Rojas Valdés, Ximena, 222
Roland Line, compañía naviera alemana, 488, 505
Roma, 265, 918
Roma, hacienda, 248
Romano, Juan, 747
Romeo, Bernodotti, 996
Romero, Adolfo, 608, 994
Romero, César, 837
Romero, Eleodoro, 504
Romero, Emilio, 311, 560, 561, 564
Romero, Eulogio, 267, 268, 770, 1000
Romero Pintado, Fernando, 139, 207, 209, 602
Ronald, Guillermo, 507
Rondón, Fernando, 414, 747
Roosevelt, Teodoro, 33, 78, 129, 144
Roquigny, condesa de, 438
Rosa de los Andes, nave, 58, 59, 73
Rosas Castro, Francisco, 931
Rosell, Alfredo, 747
Rosell, Germán, 507
Rossell, Pablo, 584
Rospigliosi, y Vigil, Carlos, 820, 860, 862, 863, 954
Rotalde, Carlos, 43, 607, 741, 746, 788, 789, 909, 983, 1008
Rotheley, vapor, 430
Rothmund, Eduardo, 942
Rotterdam, 488
Rouillón, Guillermo, 305
Rowlands, vicecónsul británico, 375, 376, 378
Roza, buzo italiano, 438
Rucumilla, submarino chileno, 934
Ruiz, Bartolomé, 320
Ruiz, comandante, 1001
Ruiz, Federico, 947
Ruiz Lozano, Francisco, 350, 357

Rumanía, 30, 923
Runciman, Frank, 587
Rupanco, vapor, 481
Rusell, W. J., 861
Rusia, 29, 30, 31, 32, 35, 52, 84, 85, 97, 98
Russell, señor, corresponsal del *New York Herald*, 36

S

Saavedra, Ángel, 55
Saavedra, Genaro, 819
Sabate, ingeniero francés, 924, 925
Sablich, Elías, 438, 446
Saco Vértiz, 410
Sacramento, buque, 102
Sáenz, Oliverio, 837
Sáez de la Jara, Carlos B., 745, 747, 860, 959
Saint André, vapor, 500
Saint Louis, crucero U.S., 870, 873
Saint Louis, vapor, 500
Saint Mandrier, caleta, 927
Saint Seine, 300
Sais, vapor, 487
Sakarah, vapor, 487
Salaits, vapor, 487
Salas, José, 732, 826
Salaverry, Ernesto, 741, 746, 763
Salaverry, Juan, 748, 966
Salaverry, pailebot, 438
Salaverry, puerto, 319, 344, 346, 352, 361, 388, 390, 394, 402, 404, 409, 410, 411, 422, 424, 426, 433, 434, 445, 448, 497, 748, 990
Salazar, Miguel, 732
Salazar Vinatea, empleado de correo, 407
Salcedo-Bastardo, José Luis, 122, 129, 203, 204
Saldaña Roca, Benjamín, 574, 580, 601
Saldías, Antonio, 905, 908
Saldías, comandante, 1016
Saldías, Eulogio S., 352, 403, 425, 748, 789, 792, 796, 973
Saldías Maninat, Roque A., 607, 905, 908, 959
Salem, buque explorador U.S., 873, 990
Salinas, bahía, 352
Salinas de Huacho, 422
Salinas de Otuma, 422
Salitre, 164
Salomón, archipiélago de las, 34
Salto, caleta, 348
Samanco, puerto, 352, 394, 402, 404, 422
Samanez y Ocampo, José Benigno, 73
Samoa, 34
San Andrés, caleta, 322, 354
San Antonio, riachuelo, 140
San Antonio de la Laguna, 541
Sánchez, contramaestre, 1010
Sánchez, Juan C., 1003, 1016
Sánchez, timonel de gig, 516
Sánchez Carrión, Ramón, 404, 767, 790, 813, 831, 837,
Sanclemente, Manuel Antonio, 134
San Cristóbal, Evaristo, 74
Sanders, Frank T., 108
Sandoval, Rodolfo, 892
San Francisco, Cal. U.S., 54, 61, 365, 488, 490, 496, 497, 498, 999, 1015
San Gallán, isla, 35, 36, 344, 346, 419
San Gregorio, mina, 236
San Idelfonso, Tratado de, 150
San José, caleta, 319, 320, 321, 353, 422, 426
San Juan, bahía, 344, 352
San Juan, punta, 419
San Juan, batalla de, 165, 277
Sanguinetti y Dasso, Luis, 507
Sanidad naval, 688-691
San Ignacio de Pebas, 542
San Juan y Miraflores, batallas, 806
San Juan del Norte, Nicaragua, 60
San Lorenzo, isla, 26, 43, 323, 327, 335, 347, 373, 406, 419, 421, 437, 522, 735, 758, 760, 788, 820, 1007, 1008
San Lorenzo, remolcador, 505
San Martín, acorazado argentino, 874
San Martín departamento, 537, 541, 544, 545, 546, 548
San Nazaire, Francia, 831
San Nicolás, hacienda, 352, 395
San Petersburgo, 30, 50
San Ramón, 62
Santa, isla, 335
Santa, provincia, 341, 393

Santa, puerto, 404, 422
Santa, río, 335
Santa Alicia, vapor, 497
Santana, Eduardo, 894
Santa Ana, vapor, 497, 498
Santander, puerto, España, 108
Santa Bárbara, vapor, 496
Santa Beatriz, hipódromo, 874
Santa Catalina, valle de, 341
Santa Catalina, vapor, 496
Santa Cecilia, vapor, 496
Santa Clara, vapor, 496
Santa Cristina, vapor, 497
Santa Cruz, Andrés de, 149, 218
Santa Cruz, Tenerife, 898, 958
Santa Cruz, vapor, 496
Santa Elena, vapor, 497
Santa Elisa, vapor, 498
Santa Inés, vapor, 497
Santa Isabel, vapor, 497
Santa Lucía, río, 390
Santa Luisa, vapor, 497, 498
Santa Paula, vapor, 496
Santa Reecla, vapor, 498
Santa Rita, vapor, 497
Santa Rosa, puerto, 319, 321, 335, 346, 426, 486
Santa Rosa, punta, 391
Santa Rosa, vapor peruano, 424, 486
Santa Tecla, vapor, 497
Santa Teresa, vapor, 498
Santiago, río, 151, 171, 221, 542
Santiago, vapor, 482
Santiago de Chile, 120, 131, 136, 141, 160, 162, 169, 180, 184, 186, 198, 199, 212, 213, 241, 260, 462, 472, 473
Santiago de Cuba. 33
Santillana, Gervasio, 896
Santo Domingo, 136, 138
Santos, Brasil, 480
Santo Toribio de la Nueva Rioja, 548
San Vicente, islas de Cabo Verde, 480, 894, 952
Saona, río de Francia, 927
Sanz, Mariano José, 151
Saposoa, 545, 546,
Sarajevo, 32
Saratoga, buque escuela U.S., 71
Sarmiento, Fernando, 801, 817
Sarmiento, fragata argentina, 599
Sarmiento, vapor, 481
Sattler, F. W., 507
Savoya, pailebot a motor, 438
Scharnhorst, crucero acorazado alemán, 102
Scheer, Reinhard, almirante, 98, 99, 117
Scheina, Robert L., 603
Schlieffen, plan, 32, 98
Schneider, astilleros, 921, 926
Schreiber, 287
Schulemann, capitán alemán, 103
Schultz-Thornycraft, astilleros, 89
Scweigger, E., 335
Scotstoun, Escocia, 826
Secada, Alberto, 610, 645, 655, 1002, 1006, 1008, 1017
Secada, Aníbal, 404
Sechura, bahía, 236, 320, 321, 327, 335, 381, 391, 402, 404, 436
Sechurita, punta, 391
Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 49
Selandia, buque, 50
Selborne, reforma de, 79
Selfridge, Thomas O., 64, 65,
Seminario, José F., 837
Sena, río, 66
Sentinel, crucero inglés, 878
Sepahua, río, 545
Serak, vapor, 487
Serapis, vapor, 487
Serbia, 30, 31, 3297, 100
Serrano, río, 546
Servern, buque de guerra U.S., 70
Setos, vapor, 487
Sevilla, 17
Sevilla, Joaquín, 747, 788
Seiyo Maru, vapor, 499
Shah, nave inglesa, 293
Shanusi, río, 540
Shapaja, 548
Sharp, George, 504
Sharp, William, 747
Sharurai, 548
Shenandoa, buque U.S., 71
Shesea, puesto en el Alto Ucayali, 942
Shimonoseki, Japón, 34

Shipiba, lancha, 553, 554
Shipibo, Felipe, 555
Shira, vapor, 498
Sicilia, 316
Sierra Córdoba, vapor alemán, 104, 114, 115
Siles Salinas, Jorge, 293
Silva Paranhos, José María de, Barón de Río Branco, 124, 141, 177, 183, 184, 185, 193, 221, 604
Simons, Frank H., 117
Simpson, cazatorpedero, 509
Singapur, 54
Singer, comerciante, 906
Simón Bolívar, cazatorpedero, 509
Sion, Florimond, 324, 354
Sisa, pueblo, 546
Smith, Balthnes, 860
Smith, Peter, 117
Sócrates, crucero, 25, 885
Sogue, Esteban de, 826, 847
Solar C., Enrique M. del, 355
Solar, Amador Fidel, 458
Solari Hurtado, Humberto, 1006
Solís, Abraham, 411
Solón Polo-Sánchez Betancourt, Tratado con Bolivia, 509
Sorata, vapor, 481
Sorensen, H. W., 409, 410
Soritor, distrito, 548
Sormani, Arturo, 421, 422
Sosa, 60
Sosa, Belisario, 268, 1000, 1016
Sosa, Juan B., 60, 72, 73, 75
Sosa, Pedro J., 60, 65
Sotil, Manuel A., 746, 900, 1008
Soto, Pedro, 587
Soto, Roberto, 404
Sotomayor y Vigil, Federico, 403, 411, 425, 617, 748, 975
South Carolina, acorazado U. S., 84, 988
South Dakota, crucero U.S., 43, 518
Southampton, puerto inglés, 958
Souza, Aurelio de, 253, 287, 288
Souza y Vargas, casa comercial, 552, 554
Soyer, E., 944
Spee, Maximilian von, 97, 98, 101, 102, 104, 114
Sperry, Elmer, 51
Spiers, Guillermo, 407, 510, 534, 747, 891, 895
Spooner, ley, 67
Stafford, vicecónsul británico, 375
Standtke, oficial alemán, 103
Steve, Eduardo, 918
Stewart, destroyers U.S., 36
Stiglich, Germán, 350, 351, 352, 356, 420, 442, 444, 607, 745, 748, 788, 789, 860, 862, 966
St John, Alfred, 311, 443
Stone, A. W., 861
Stone, Roberto, 146
Storace, Pedro L., 837
Sturdee, Sir Doveton, 104
Suances, puerto español, 108
Suárez, Isaac, 588
Suárez, Luis A., 931
Suárez, Margarita, 56, 72
Suárez, Nicolás, 552
Suecia, 53
Suez, Canal de, 61, 64, 66
Suiza, 176
Suldgiort, vapor, 430
Sulmont, Denis, 297, 303, 311, 313
Sumergibles, relación de sus comandantes, 959
Sumrall, Robert F., 95
Supe, puerto, 352, 389, 395, 402, 404, 418, 419
Supe, valle, 341
Suriya Monthón, buque de Siam, 991
Swansea, bahía en Gales, 488
Swayne, Benjamín, 905, 908
Swayne, Enrique, 394
Swayne, Julia, 265
Sweetman, Jack, 71
Swift, nave inglesa, 991
Swinburne, contralmirante, 43

T

Tabatinga, 140, 150
Tabarra, río, 551
Taboada, Federico C., 344, 608, 745, 748, 764, 799, 860, 1008, 1010
Taboada, Juan E., 748, 966
Taboada y Lemos, Gil de, 841
Taboga, vapor, 481

Tacna, 18, 20, 127, 163, 174, 177, 179, 183, 191, 200, 211, 221, 222
Tacna, gig, 516
Tacna y Arica, 119, 120, 122, 130, 133, 135, 142, 145, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 164, 165, 166, 168, 169, 177, 179, 180, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 197, 198, 199, 200, 203, 204, 208, 211, 212, 216, 222, 223, 224, 278, 461, 483
Tacuatimanu, río, 549
Tahuamanú, río, 549, 550, 552,
Tahuaya, río, 545
Talara, caleta, 327, 345, 348, 352, 381, 384, 392, 402, 404, 421, 422, 479
Talcahuano, 326, 487, 498, 868, 922
Talismán, vapor, 277, 438, 478
Tamariz L., Domingo, 218
Tamaya, río, 544, 545
Tamayo, José Luis, 197
Tambo, Arequipa, 322, 341
Tambo, río, 73, 544
Tambobamba, 290
Tambo de Mora, puerto, 396, 397, 402, 404, 422, 433, 434, 445
Tambopata, 549, 550, 551, 552, 553
Tanco Argaez, Luis, 583
Tánger, 29
Tania, vapor, 499
Tapiche, río, 541, 544
Tapira, río, 541
Tarapacá, 164, 215, 835
Tarapoto, 541, 548
Tarapoto, lancha fluvial, 585, 587, 588, 595, 598,
Tarata, 163, 177
Tarma, 62
Tauro, ingeniero, 467
Tauro del Pino, Alberto, 175, 221
Tegualda, submarino chileno, 934
Tejada Mercado, Héctor, 822
Telefunken, compañía alemana de telégrafo, 539, 545
Telegrafía, 51, 182, 484, 539, 544, 687, 688, 851, 854, 870, 871, 891, 912
Tellería Gandolfo, Ángel, 928
Tellería, practicante de máquinas en el *Iquitos*, 747
Tello Burgos, Argelia, 72
Tembleque, isla, 351
Temoche Benites, Ricardo, 445
Templo, Eustaquio, 420
Temuco, Chile, 164
Teniente Rodríguez, cazatorpedero, 25, 57, 69, 464, 466, 638, 639, 640, 660, 699, 701, 716-717, 731, 733, 805, 896, 897-903 (adquisición), 910, 922, 1008
Tennessee, crucero U.S., 43
Teno, vapor, 483
Teresita, lancha, 547
Terry, Carlos, 404
Terry, José Antonio,120, 826
Terry, Tadeo, 418
Tezanos Pinto, Ernesto de, 194
Thames, vapor, 958
Thellus, barca alemana, 111, 114
Themisto, vapor, 487
Theobal, R. A., 995
Theodor, vapor, 487
Theron, Joseph Alexandre, 612, 613, 622, 659, 796, 797, 934, 950
Thessalia, vapor, 487
Thode Fagelund, vapor, 497
Thol, Juan, 820
Thomas Cook, firma inglesa de turismo, 481
Thorndicke, Ernesto, 507
Thorp, Rosemay, 228, 232, 234, 236, 240, 248, 250, 251, 252, 258, 259, 260, 261, 262, 570, 601
Tíbet, 30
Ticapampa, 395
Tierra Firme, 58, 350
Tigre, río, 151, 541, 542
Tingo María, 545, 546
Tipolitania, 31
Tirado, José María, 608, 748, 799, 800, 843
Tirpitz, Alfred von, 29, 78, 83, 97
Titanic, trasatlántico, 49, 51, 52
Titicaca, lago, 350, 378, 398, 399, 553, 561
Tizón, Carlos B., 747, 960
Tobar Borgoña, Carlos R., 141, 884
Tobar Donoso, Julio, 207
Tocache, distrito, 546

Tocopilla, 931
Togo, 28
Togo, Heichachiro, almirante, 804, 851, 852
Tolón, rada de, 927
Tolousse, universidad de, 219
Toquepala, 250
Toriggiano, Pietro, 918
Torre, Juan Manuel de la, 510
Torres, José María, 587
Torres, Samuel, 587
Torres Causana, combate de, 171, 172
Torrico, Teodosio, 404
Tortuga, isla, 335
Toynbee, Arnold, 72
Toyo Kisen Kaisha, 499, 505,
Tracia, 32
Trafalgar, 81
Transvaal, 34
Tratado de 1929, 211, 220
Tribus amazónicas caucheras, 567-568
Tricolor, vapor, 497
Trinidad, puerto, 901
Trujillo, 240, 319, 388, 393, 394
Truxton, destroyer U.S., 36
Tsugumichi, Saigö, 78
Tsushima, combate de, 804
Tucapel, vapor, 403, 410, 483.486
Tudela y Lavalle, Francisco, 106, 110
Tudela y Lavalle, Hernando, 891
Tudela y Varela, Francisco, 280, 288, 845, 884, 997
Tumán, hacienda, 266
Tumbes, 141, 237, 315, 321, 325, 326, 854, 883, 954
Tumbes, puerto, 344, 348, 381, 391, 402, 404, 422
Tumbes, río, 390
Tumbes, vapor (ex *Retriever*), 479
Turbinia, buque, 50
Turcio, C., 918
Turpin, vapor, 488
Turquía, 30, 32, 85, 88, 97, 923

U

Uarde, buque de pasajeros alemán, 103, 112, 114
Ucayali, provincia, 537
Ucayali, río, 62, 73, 541, 543, 544, 545, 548, 553
Ucayali, vapor, 182, 408, 467, 468, 470, 471, 472, 474, 509, 522, 992
Uchiza, pueblo, 546
Ugarriza, Daniel, 400
Ugarriza, Leopoldo, 404
Ugarte, J. de D., 444, 446, 514
Ugarte, Manuel A., 463, 510, 746, 790, 843, 860, 893, 895, 905, 966
Ugarteche, Pedro, 74
Ulloa, Juan, 892
Ulloa Cisneros, Alberto, 135, 137, 167, 176, 208, 221, 294
Unanue, Pedro, 313, 732
Uniformes, 24, 749, 758-764, 773-775
Unión, corbeta, 25, 518, 752, 806, 808, 811, 813, 830-836, 845, 998
United Fruit Company, 45, 507
United States Steel Company, 501-502
Unterseeboot, submarino alemán, 87
Upata, 122
Urdanivia Ginés, José, 216, 217, 218
Ureña, Alejandro, 788
Ureta, Aurelio, 408, 748, 966
Ureta, José Salvador, 419, 421, 444
Ureta Solar, Daniel, 404
Uribe, Carlos, 223
Urie, David, 861
Urubamba, río, 544
Urubamba, vapor, 22, 73, 107, 407, 430, 459, 462, 467, 468, 474, 511, 818, 915
Usborne, 351
Utah, 73
Utcubamba, río, 539, 540
Uruguay, 101, 136, 143, 152, 257
U-3, submarino alemán, 106, 108

V

Valcárcel, Carlos, 567, 572, 576, 580, 601, 602
Val de Cans, astillero, 899
Valdelomar, Abraham, 520, 531, 532, 536
Valderrama, Carlos, 602
Valdez, N., 404
Valdez Cuevas, Antonio, 165, 215

Valdivia, Alejandro P., 608, 745, 746, 785, 790, 799, 860, 891, 994
Valdivieso, César Augusto, 95, 510, 747, 819, 895, 921, 959, 968, 969
Valdivieso, Víctor V., 435, 463, 747
Valdizán Gamio, José, 841, 967
Valega, Tomás, 507
Valencia, general, 597
Valencia Avaria, Luis, 204, 215
Valentine, goleta francesa, 102
Valera, Wenceslao, 471
Valera-Hunneus, Acuerdo, 20, 162, 165, 167, 168
Valiente, A., 945
Valladares, Emilio, 343, 347
Valladares, Pedro, 421, 608, 609, 748, 753, 814, 815, 819, 994, 995
Valle, Manuel María del, 458
Valle, Tomás, 332
Valle Riestra, Ramón, 334, 404, 408, 412
Valparaíso, 54, 65, 75, 104, 141, 158, 179, 326, 365, 370, 375, 400, 450, 452, 468, 473, 480, 482, 483, 487, 496, 498, 499, 500, 919
Valparaíso, vapor, 500
Valverde, Miguel, 131, 140, 141, 172, 207
Vanderghem, ingeniero agrónomo, 341
Van Horde, ingeniero agrónomo, 341
Varela, Enrique, 217, 280, 286, 626, 657, 900, 932, 1002
Varfis, Konstantinos, 71
Vargas, Ambrosio, 555
Vargas Díaz, teniente, 1007
Vásquez, Andrés, 404
Vásquez, Enrique, 747
Vásquez, Honorato, 172
Vásquez Machicado, Humberto, 207
Vecari, Ettori, 918
Vegas, capitán, 1002
Vegas García, Manuel I., 607, 608, 646, 746, 786, 806, 815, 831, 834, 856, 909, 965, 997, 1009, 1010
Vegas Vélez, Manuel, 353, 355
Veintemilla, Ignacio, 218
25 de Mayo, crucero argentino, 878
Velarde, Carlos E., 657, 972
Velarde, Héctor, 224
Velarde, Hernán, 184, 221, 224
Velarde, Miguel A., 976
Velarde-Río Branco, tratado con Brasil, 509
Velarde, Simón, 404
Velasco, Lucio, 205
Velazco, Francisco, 738
Velazco, Roberto, 817
Vélez Uribe, Manuel, 571
Veliz, Claudio, 73
Veloz, lancha fluvial, 940
Venezuela, 28, 33, 122, 129, 130, 136, 137, 138, 188, 189, 190, 203, 224, 582
Venn, Vargas & Cía, agentes de aduana, 424
Vera, Manuel, 837
Vera, Miguel, 817
Veracruz, cónsul peruano en Cabo Verde, 866
Veracruz, puerto, 34
Vergara, Luis Antonio, 142
Vergara Donoso, José Francisco, 120
Verguesse, Eugenio, 732
Vermont, acorazado U.S., 36
Vernal y García, Juan, 473
Veronique, transporte, 25, 509
Versalles, tratado de, 200, 201
Vértiz, Claudio, 61
Vespucio, Américo, 55
Viacha, ciudad boliviana, 378
Viaje de instrucción, cruceros *Grau* y *Bolognesi*, 629-630
Vianna, Helio, 221
Vickers Sons & Maxim, astilleros, 84, 854, 855, 862
Victoria, reina de Inglaterra, 50, 78
Victoria, remolcador colombiano, 571
Victoria, vapor, 481, 889
Vicuña Mackenna, Benjamín, 59, 204, 208
Viena, 31
Vigil, estatua de, 127
Vigo, España, 480
Vilcahuamán, Mariano, 732
Villacrés Moscoso, Jorge W., 140, 145, 173, 174, 186, 188, 189, 204, 207, 209, 219, 220, 221, 223, 225
Villalobos, Sergio, 204
Villanueva, Rafael, 272
Villanueva, senador, 941
Villar, destroyer, 903
Villarán, Eduardo, 437

Villarán, Héctor, 837
Villarán, Luis Felipe, 972, 976
Villarán, Manuel Vicente, 268, 270
Villarreal, Federico, 607, 608, 814, 815, 994, 995
Villarreal, José María, 205
Villarreal, Juan, 732
Villavisencio, Alfredo, 403, 425, 747, 813, 831, 837
Villavisencio, Manuel A., 43, 182, 344, 354, 464, 625, 666, 745, 746, 770, 813, 830, 831, 833, 834, 835, 837, 885, 903, 907, 958, 1008
Villavisencio, Mauro, 745, 746, 860
Ville de Paris, vapor, 499
Ville du Havre, vapor, 499
Villegas, fundo, 330
Vinces, Alejandro, 608, 748. 786, 789, 799, 994, 998
Vinelli, Manuel Aurelio, 308
Virginia, buaue motor, 507
Virginia, U.S., 71
Virginia, acorazado U.S., 36
Vitarte, distrito, 296, 297, 303, 305, 447
Vítor, caleta de, 153
Vogt, W., 335, 336
Von der Tann, crucero de batalla, 83
Vulcanus, pequeño tanquero, 50

W

Wachusett, buque de guerra U.S., 77
Waddon, vapor, 487
Wagner de Reyna, Alberto, 168, 204, 210, 216, 219, 223
Walker Martínez, Joaquín, 143, 185, 206
Wallace, Andrew, 861
Wallace, Arturo, 860
Wallis, capitán, 409
Warda, vapor, 430
Wardle, Arthur C., 512
Washington D.C., 33, 34, 65, 67, 68, 100, 120, 129, 136, 184, 203, 331
Washington, crucero U.S., 43
Wasp, buque de guerra U.S., 77
Watson, P.B., 71
Weiss, C., 114
West Coast Line, 498
West Point, E.U., 77
West Virginia, crucero U.S., 43
Whaley, John, 746
Whipple, destroyer U.S., 36, 788
Whitehead, torpedo, 788, 955
Wiebe Hermanos, agencia de aduanas, 424
Wiesse, Carlos, 148, 209
Wiese, Guillermo, 182
Wilhelmsen, Frederick D., 118, 340, 356
Williams, Carlos, 747
Williams, David L., 96
Williams, ingeniero, 467
Willo Guarden, vapor, 487
Willow Branch, vapor, 499
Wilson, Juan, 861
Wilson, Michael, 95, 96
Wilson, Woodrow, 69, 106, 107, 199, 200, 201
W. J. Pierre, vapor, 497
Wood, mecánico de faros, 346
Woodorff, coronel, 1005
Woodman, Richard, 72
W. R, Grace and Co., 72, 229, 330, 365, 370, 423, 436, 480, 498, 499, 505, 513
Wust, Walter H., 329
Wyse, Lucien Napoleon Bonaparte, 60, 65, 74

X

Xenia, Batista, 75

Y

Yankton, buque auxiliar U.S, 36.
Yapuima, Julián, 587
Yapurá, río, 140, 150, 398
Yapurá, vapor, 559
Yarrow, astilleros, 89
Yauli, 229
Yavarí, río, 150, 151, 398, 538, 542, 544, 548
Yavarí, vapor, 559
Yaverija, río, 552
Yarrow, astilleros, Inglaterra, 855
Yepes del Castillo, Ernesto, 220, 235, 240, 241, 243, 244, 243, 251, 258, 259,

260, 261, 262, 312, 313, 511
Yngebrigsten, Andr, 326
Yokohama, 499
Yolanda, gig, 516
Yorck, buque mercante alemán, 104
Yorktown, buque de guerra U.S., 71
Yurimaguas, capitanía de, 308, 538, 540, 541, 548, 946
Yurimaguas, motonave fluvial, 479
Yurúa, río, 544, 545
Yuruari, territorio del, 122

Z

Zaham, G., 556
Zambrano, Francisco, 587
Zamudio, comandante, 890
Zamudio, guardiamarina, 1010, 1018
Zanutelli Rosas, Manuel, 535
Zaña, valle de, 341, 393
Zapata, Carlos, 572
Zapata, Ernesto D., 657
Zapatel, Agustín, 442
Zapatero, ingeniero agrónomo, 341
Zárate, 346
Zárate, José, 225, 602
Zavala, agente de aduanas, 507
Zavala, Arturo, 747, 860, 1010, 1018
Zavala y Zavala, Nicolás, 746, 899,900
Zavaleta, Guillermo, 837
Zegarra, Mariano, 732
Zenteno, crucero chileno, 198, 199, 205, 652, 878, 1004, 1005
Zepellin, lancha, 437
Zevallos, Manuel, 894
Zignago de Botto, Rosalía, 394, 395
Zimmerman, doctor (titular de la cancillería alemana), 110
Zöllner, Alejandro, 516
Zorritos, caleta, 348, 352, 381, 391, 422
Zuloaga, Juan Manuel, 657
Zunini y Osella, armadores, 507
Zúñiga, Manuel, 788