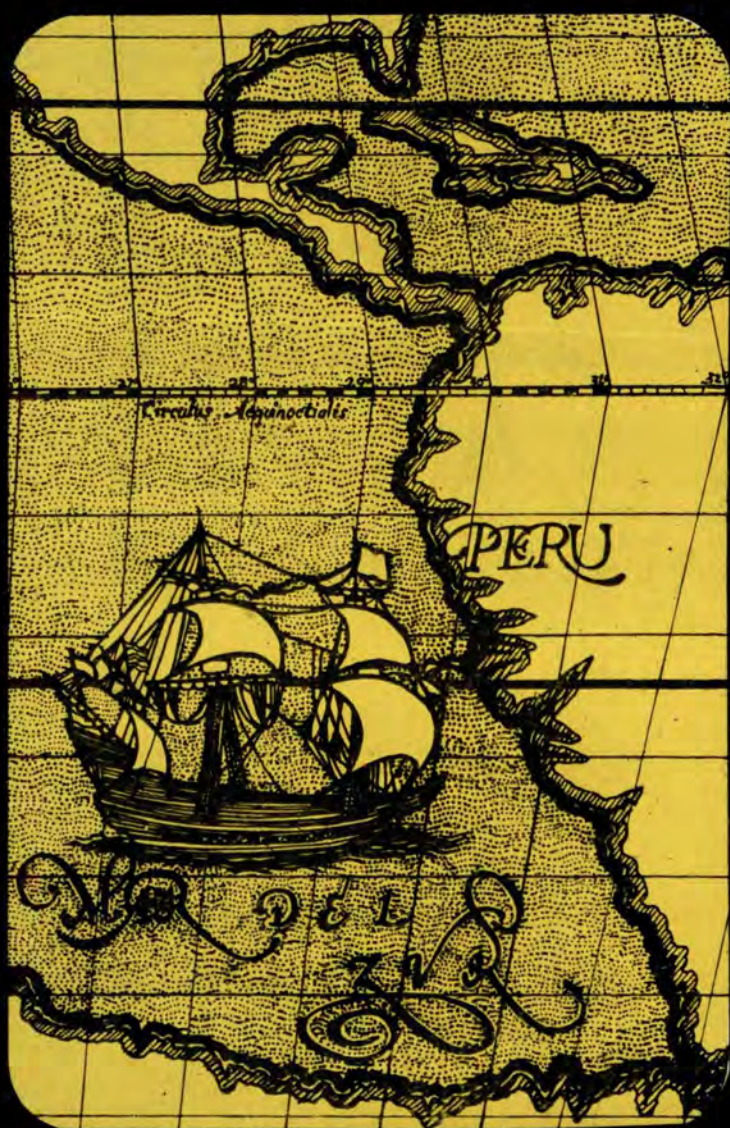
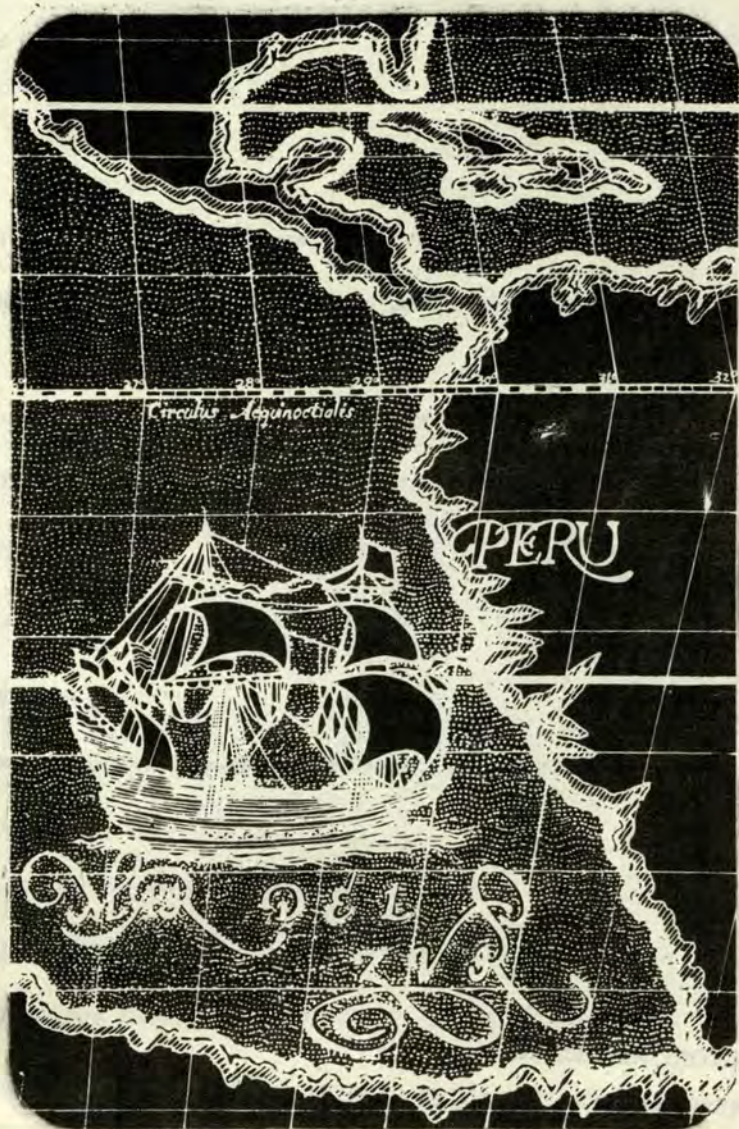


# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



REVISTA DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS  
HISTÓRICO-GEográficos  
DEL PERÚ



DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

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

Revista  
del  
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Nº 4

LIMA

1981

Jorge Ortiz Sotelo, <i>El contralmirante Eduardo Carrasco (1779 - 1865)</i> . . . . .	5
Luis Felipe Villena Gutiérrez, <i>Evolución del cabotaje en el Perú y su situación actual</i> . . . . .	35
<i>Conclusiones y recomendaciones del simposium sobre el cabotaje en el Perú</i> . . . . .	57
Manuel Zanutelli Rosas, <i>Enrique Palacios Mendiburu</i> . . . . .	63
<i>En torno al buque escuela</i> . . . . .	73
José A. del Busto D., <i>Por la ruta de Orellana</i> . . . . .	83
DOCUMENTOS	
Documentación sobre la adquisición y desbarato de la corbeta <i>Independencia</i> . . . . .	91
CRONICA	
NECROLOGIA : Dr. Hermann Buse de la Guerra	
Discurso del Dr. José Antonio del Busto Duthurburu . . . . .	121
Raúl Palacios Rodríguez, <i>Hermann Buse y los estudios marítimos</i> . . . . .	121

Revista  
del  
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

1981

LIMA

N.º 4



DOCUMENTOS

Documentación sobre la adhesión y declaración de la república independiente

CRÓNICA

NECROLOGÍA: Dr. Hermann Bahr de la Goette

Discurso del Dr. José Antonio del Encanto por el día de la independencia

Reseña de la obra de los señores Bahr y los señores Bahr



*EDUARDO CARRASCO*



## *El Contralmirante Eduardo Carrasco (1779-1865)*

Tte. 1 AP. Jorge Ortiz Sotelo

La vida de la Escuela Central de Marina durante la primera mitad del siglo pasado, gira en torno de un hombre, hasta hoy poco recordado en el seno de la institución que él, ayudó a forjar: el contralmirante Eduardo Carrasco. En estas páginas se pretende rescatar algo de su vida, poco menos que olvidada después de la Guerra del Pacífico, con la finalidad de que continúe la labor que iniciara en 1806: formar oficiales de marina, entonces desde las aulas, hoy con el ejemplo.

Su sólida reputación científica lo llevó a ocupar importantes cargos públicos tales como el de Cosmógrafo Mayor de la República, Catedrático de Matemáticas en San Marcos, Comandante en Jefe del Cuerpo de Pilotos, Director General de las Escuelas Náuticas de la República, Director de la Escuela Central de Marina y Comandante General de Marina. Por otra parte, fue miembro correspondiente de las Reales Sociedades Geográfica de Londres y de Anticuarios del Norte de la ciudad de Copenhague, frecuentando círculos de la más connotada intelectualidad nacional. Su fama le valió ser uno de los pocos marinos peruanos cuyo nombre fue incluido en importantes diccionarios del siglo pasado (Diccionario Biográfico Americano de José Domingo Cortés, París 1875; Diccionario Hispano-Americano de Literatura, Ciencias y Artes, de Montaner y Simón Edts. Barcelona 1888; y la Enciclopedia Universal Ilustrada Europea-Americana, de Espasa-Calpe, editada en Barcelona a partir de 1914).

Sus discípulos, "alumnos regularmente instruidos y algunos aprobados en clase de sobresaliente, que con los de la primera época (refiriéndose a la academia colonial), son los únicos jefes y oficiales peruanos de conocimientos científicos que componen el cuerpo general de la armada nacional" (*El Comercio* del 18 de mayo de 1839); contribuyeron a consolidar y perpetuar un merecido prestigio para la ciencia naval en nuestro medio.

### **Antecedentes familiares**

Don Eduardo vino al mundo el 13 de octubre de 1779 en la ciudad de Lima. No

hemos podido determinar si tuvo hermanos; cabría suponer la existencia de por lo menos una, casada con un Chumpitasi (**El Comercio** del 17 de noviembre de 1865).

Su padre fue el comerciante peninsular José Sanz Carrasco, quien había logrado alcanzar una posición económica suficiente al momento de nacer Eduardo, y la madre doña María Menéndez de los Dolores Toro y Valdés (Testamento), de una distinguida familia chilena.

Muy poderosos debieron ser los motivos que decidieron a don José a emprender el largo viaje a la península, allá por 1788, pero fue sorprendido por la muerte en la travesía. Dejaba a doña Dolores en posesión de una apreciable fortuna y al pequeño Eduardo bordeando los nueve años de edad. La viuda, acostumbrada como estaba a vivir en forma opulenta, no necesitó de mucho tiempo para consumir lo heredado; la situación a la que se vio sometida la familia por tal motivo debió pesar en el ánimo del futuro marino al momento de escoger su profesión (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

### **El Real Convictorio de San Carlos y la Academia Real de Náutica de Lima**

Ya en edad aparente ingresó al famoso Convictorio carolino, cursando en él los estudios de humanidades, en forma satisfactoria, hasta concluirlos en 1793, a la edad de catorce años (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865). Este centro de estudios había sido fundado por el virrey Amat en 1770, como consecuencia de la expulsión de la Compañía de Jesús, refundiendo en él al Colegio Mayor de San Felipe y San Marcos y al de San Carlos. Durante el desarrollo del proceso emancipador le cupo a este Convictorio, por medio de sus egresados, un principalísimo papel en la germinación de las ideas liberales (para mayor información ver Romero: 1973; 91-126, 216-246).

La real cédula del 1º de noviembre de 1791 dispuso el establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, nombrándose para desempeñar tal cargo al moqueguano capitán de fragata José Agustín de Mendoza y Arguedas. Entre las varias funciones que debía cumplir este personaje figuraba el establecer una academia para pilotos, en cumplimiento de lo cual, a finales de 1793, inició sus funciones la Academia Real de Náutica de Lima. En ella brillaría con luz propia el piloto Andrés Baleato, quien se desempeñó como primer maestro hasta el momento en que se produjo la independencia. Entre los primeros alumnos inscritos se encontraba Eduardo, iniciando sus estudios el 16 de setiembre de 1794 (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

Las asignaturas que cursó durante su permanencia en aquellas aulas fueron las siguientes: aritmética, geometría elemental y práctica, trigonometría plana y esférica, geografía, astronomía, construcción y uso de instrumentos geodésicos, dibujo aplicado a los planos, uso de los globos, y la navegación de estima y astronómica "comprendiendo los cálculos de la latitud por altura fuera del meridiano y los de longitud por distancias lunares" (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

Las notas que obtuvo en estos cursos permitieron a su maestro, don Andrés, apreciar una sobresaliente inteligencia en el futuro almirante, llegando a confiarle el dictado de varias cátedras cuando aún se encontraba de alumno. El particular interés que mantendría durante toda su vida en el álgebra, la astronomía y otras ramas de las matemáticas, parece tener origen en este periodo de formación.

El primer semestre de 1800 concluyó los estudios teóricos brindados por la Academia, obteniendo en tal razón un certificado probatorio expedido por don Andrés. La siguiente etapa de su formación consistía en sobrellevar la dura vida de a bordo; la experiencia marinera conseguida de esa manera era la única que podía llevarlo a ser un buen piloto del Mar del Sur.

### Los años de embarco

El 26 de abril de 1800 la fragata de guerra española **Fuente Hermosa** vio incrementada su planta con un artillero de mar agregado al pilotaje, nuestro amigo Eduardo. A bordo de tal fragata efectuó su primer viaje, al puerto de Guayaquil, retornando al Callao el 17 de setiembre del mismo año. Otras navegaciones seguirían a esta primera, probablemente a bordo de diferentes buques, hasta que alguna enfermedad le obligó a desembarcar a fines de 1802 o principios de 1803 (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

La fragata **Fuente Hermosa** concluiría sus días "echada a pique por un cañonazo de a veinticuatro" (Medina: 320) la noche del 21 de enero de 1816, cuando las naves del almirante Guillermo Browns atacaron el Callao como parte de lo que la historia nacional conoce como la guerra del curso argentino (Medina: 307; Arguindeguy: 283; Carranza: 582).

Restablecida su salud, Eduardo volvió a embarcarse, no sin antes dedicar unos veinte días al dictado de clases en la Academia. Nuevamente a bordo de una fragata, la **San Ramón**, zarpó el 21 de julio de 1803 en la condición de pilotín, con un sueldo de veinticinco pesos. El título de "tercer piloto de la matrícula del Mar del Sur", expedido el 30 de diciembre de ese mismo año, premió los conocimientos y merecimientos de nuestro biografiado. Los oficiales, pilotos y tripulantes de la **San Ramón** debieron felicitar sinceramente al promovido ya que, amén de sus condiciones profesionales, había sabido ganarse el aprecio de sus compañeros. Esto último le permitió adquirir esa clase de conocimientos que difícilmente son alcanzados en las aulas: los brindados por la experiencia. Así pues, le veremos navegando por las aguas del Pacífico como piloto de cargo embarcado desde el 20 de marzo de 1804 (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865). Las funciones que debía cumplir en el ejercicio de tal cargo están detalladamente descritas en el título veinticuatro de la Real Ordenanza Naval de 1802.

A fines de 1805 volvió a colaborar con Baleato en el dictado de los cursos en la Academia; sin embargo, esta vez, el cartógrafo español estaba decidido a obtener la colaboración de Carrasco en forma permanente. En tal sentido debió solicitar su nombramiento como segundo maestro a la Junta del Apostadero Naval del Callao, entonces presidida por el brigadier de la Real Armada Joaquín de Molina y Zuloeta. La respuesta positi-

va a tal solicitud no se hizo esperar y el 24 de enero de 1806 Eduardo Carrasco fue nombrado "segundo maestro de la Academia Real de Náutica de Lima", con un sueldo de cuarenta y cinco pesos (El Comercio del 18 de noviembre de 1865).

### El maestro de academia y el conspirador político.

Doce años habrían de transcurrir en este nuevo tránsito por la Academia, lapso en el cual don Eduardo fue promovido a la condición de segundo piloto, el 18 de enero de 1809, y luego a primero y como tal oficial vivo del Cuerpo General de la Real Armada (Real Ordenanza, tit. 6°). Los méritos que para este último ascenso había acumulado le merecieron una elogiosa recomendación en los siguientes términos:

"... merece, con preferencia a otros muchos, pisar con honra la cubierta de los bajeles de vuestra Majestad" (El Comercio del 18 de noviembre de 1865).

En el interín, en 1806, había sido ampliado el local de la Academia ocupando cuatro cuartos en el cuartel de los Desamparados para pasar, ya en el gobierno de Pezuela, al viejo local de Espíritu Santo. Los alumnos habían mantenido una creciente actividad, en proporción a su número, disminuyendo esta a partir de 1817 como lógica consecuencia del agitado ambiente político nacional y de las correrías de Brown.

Como todo hombre que pretende acrecentar su cultura adquirió gran variedad de libros, constituyendo así las bases de la que llegaría a ser una de las bibliotecas más famosas de la capital. Frecuentada por Bejamín Vicuña Mackenna, quien la ubica como la tercera en importancia en Lima, y por nuestro tradicionista Ricardo Palma, estaría "valorizada en tres o cuatro mil pesos" al momento de su muerte (Denegri: cap. V.; Palma: 478; Testamento)

Entre las obras que adquiriera se deslizaron algunas de las consideradas prohibidas, tales como las de Rousseau, Voltaire, Montesquieu, Diderot y otros enciclopedistas. La lectura de esos autores lo llevó a frecuentar determinado círculo de amistades, entre las que hallamos a partir de 1810, a José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete (Archivo Histórico Riva Agüero, documento R-113).

La tenencia de tales textos le valió una denuncia ante el Tribunal de la Santa Inquisición, efectuada por "una anciana" mendiga, a quien caritativamente socorría, aterrada por la vista de los volúmenes que llenaban los estantes de su protector y por algunas conversaciones que juzgó heréticas". La visita de la calesa verde del Santo Oficio no se hizo esperar. Sometido a juicio logró salvarse del sambenito gracias a la habilidad con que condujo su propia defensa (El Comercio del 18 de noviembre de 1865).

Durante el gobierno de Abascal (1806-1816) dos fueron los grupos que congregaron tempranamente a los criollos en su búsqueda de cambios políticos, sociales y económicos para la patria peruana, los carolinos y los fernandinos. Mientras éstos provenían mayoritariamente del Colegio de San Fernando, aquellos lo eran del Convictorio de San

Carlos reunidos en torno a Riva Agüero. Denunciados los integrantes del grupo carolino por un estudiante de medicina, el Virrey se vio ante el difícil trance de llamar al orden a personas de alta condición social, algunos de los cuales eran sus amigos e incluso confidentes. Entre los que por tal motivo desfilaron por Palacio a "conversar" con el Virrey figura don Eduardo, constituyendo ésta la primera llamada de atención que recibiera en tal sentido (Vicuña Mackenna: 109).

El 18 de noviembre de 1817 arribó al puerto del Callao la fragata de guerra inglesa **Anfión**, a bordo de la cual venía como emisario de San Martín el sargento mayor Domingo Torres. El propósito oficial de su visita consistía en proponer un canje de prisioneros, lo cual, como es lógico suponer, no fue píldora fácil de digerir para los españoles, sobre todo por ser esos los días en que se preparaba para zarpar la expedición Osorio hacia Chile. Otro propósito del emisario, igualmente supuesto por los españoles, fue el entablar contacto con los criollos peruanos que estuvieran por la libertad (Pons: 491; Vargas Ugarte: 47-48). La inmediata sospecha sobre las reales intenciones del Sargento Mayor llevó al gobierno de Pezuela a ofrecerle hospitalidad en el cuartel de Santa Catalina, lejos del puerto y dentro de unas instalaciones de difícil acceso a los posibles sediciosos; pese a lo cual, el grupo encabezado por Riva Agüero no se amilanó y por intermedio de un patriota apellidado Silva logró contactar con Torres, iniciando así las tareas preparatorias para la llegada de San Martín (Pons: 493).

Una copiosa correspondencia sería intercambiada entre los patriotas limeños y el libertador de Chile en los años que corren entre 1817 y el arribo de la expedición libertadora, la mayor parte de la cual fue canalizada a través de nuestro profesor de academia. En una de esas misivas, Riva Agüero, aconsejado por Carrasco, sugirió el plan de desembarco que habría de ejecutarse tres años después: "Si el ejército de la patria que debe venir al Perú tuviese 7000 hombres bien disciplinados podrá desembarcar en las inmediaciones de Pisco (a dos leguas hay un excelente desembarcadero). Allí circulará órdenes y partidas a Ica, Chincha y Cañete, con el fin de recoger todas las caballerías, mulas y ganados". Luego agrega otra sugerencia de hacer un desembarco posterior en Chancay o Huacho y eventualmente Ancón ("La Expedición Libertadora" pp. 295-296). Posteriormente, y en apoyo al plan sugerido, San Martín recibió una carta hidrográfica de la costa comprendida entre Pisco y Huaura "con minucioso detalle de haciendas, esclavos, ganados, caballos y toda clase de provisiones y recursos necesarios" (Archivo Histórico Riva Agüero doc. R-113), así como puertos, faros, fondeaderos, sondajes en brazas, caminos, orografía costera y lugares para aguada (Carrera: 60); representación que sirvió a San Martín para trazar el plan de desembarco y operaciones posteriores para la expedición libertadora. Algunos historiadores, pese a que no identifican al cartógrafo que levantara tal carta, nos da indicios que permiten constatar lo aseverado por el propio Carrasco, señalándolo como el autor de dicha representación. Además de esta, levantó "multitud de planos y pormenores topográficos enviados a San Martín, planos que él mismo trabajaba en unión de sus discípulos, a todos los cuales se atrajo y enroló en la causa de la patria" (Leguía: 298; Vicuña Mackenna: 230).

Si bien tales actividades no lograban ser descubiertas y probadas plenamente, no eran del todo desconocidas por las autoridades virreinales, en tal razón, Carrasco fue nue-

vamente reprendido por el representante del Rey y, finalmente, en 1818 depuesto de su cargo como segundo maestro de la Academia. Pese a esto, perseveró en sus ideales independentistas colaborando con Riva Agüero y sus amigos. De aquella época (1819) se conservaría un plano suyo de la provincia de Lambayeque, sobre el cual Raúl Porras nos da noticia (Porras: 425). Por otro lado, su inquieto espíritu lo llevó a incursionar en los estudios de medicina (Mariátegui: 53; *El Comercio* del 18 de noviembre de 1865).

El arribo de dos nuevos emisarios de San Martín a finales de 1819, los oficiales Paredes y García, generó una peligrosa situación para los patriotas del grupo de Riva Agüero al producirse la traición del segundo de los nombrados. El 26 de marzo de 1820 varios de los delatados por García fueron apresados y conducidos a las bóvedas de la Inquisición; entre ellos marchaba el cura Tagle, el padre Carrión del convictorio carolino, el doctor Joaquín Mansilla, los médicos Pezet y Devoti, "el profesor Carrasco y más de veinte ciudadanos respetables... tocando al último la gloria de que se le cargara de cadenas, como al criminal más importante, pues se le suponía dueño de todos los secretos" (Vicuña Mackenna: 232). Los llamados **grillos de San Pablo** premiaron pues su condición de ex-oficial de la Real Armada y patriota contumaz (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865).

El juez de la causa, doctor Bartolomé Cacho, dispuso que el Alcalde del barrio de San Lázaro o de Abajo el Puente, revisara la casa del marino en busca de armas y documentos comprometedores. "Encontró abundancia de estos últimos... pero comprendiendo cuan espantosos resultados envolvería aquel hallazgo... si tales documentos llegasen a poder y conocimiento de las autoridades, decidió, antes de proceder, consultar el delicado asunto con su confesor". Este, el franciscano descalzo Montenegro, logró evitar la entrega de los comprometedores papeles quemándolos delante del propio consultante. Tal actitud, posiblemente, salvó las vidas de Riva Agüero, Carrasco y los demás implicados (Leguía: 269).

Sobre aquellos terribles meses, dos o tres, el propio Eduardo nos ha dejado algunas líneas:

"sufrimos por ello (las comunicaciones con San Martín) la más horrible prisión en las carceletas de la Inquisición, durante el largo séquito de la causa, salvando del infamante y espantoso suplicio de la horca que se nos deparaba por la feliz casualidad del indulto general que concedieron las Cortes de España cuando juraron la Constitución" (Archivo Histórico Riva-Agüero, documento R-113)

Esto último se refería al restablecimiento de la Constitución española de 1812. Sin embargo, no fue esa la única causa de salvación de los reos; otras fueron la incineración de correspondencia efectuada por el padre Montenegro y el mutismo en que quedaron sumidos los patriotas. Privados de pruebas concluyentes el tribunal debió ponerlos en libertad bajo fianza (Vicuña Mackenna: 232-233).

En setiembre de 1820 el Perú veía cómo una fuerza expedicionaria desembarcaba en las playas de Paracas. Uno de sus componentes dirigióse hacia la sierra central; mientras que

las tropas del gobierno concentraban sus esfuerzos en la defensa de la capital, acantonadas en Aznapuqio bajo órdenes y directivas que el Virrey emitía desde Palacio. Esto último brindó una nueva oportunidad para que los patriotas limeños entraran en acción: por intermedio de Carrasco se logró convencer a un soldado de caballería de la guardia del Virrey, apellidado Madrigal, para que diera a conocer el contenido de las misivas que portaba en su condición de correo entre Palacio y el campamento. Con tan valiosa información San Martín pudo calcular minuciosamente sus movimientos hasta abril de 1821, en que depuesto Pezuela varió el sistema de comunicaciones entre el Comandante General y su cuartel general (Mariátegui: 53).

#### **Primer Director de la Escuela Central de Marina.**

Un importante cargo cercano a San Martín le fue encomendado a Carrasco una vez que aquél hubo entrado a Lima. Algunos autores señalan que fue el de Secretario General, mas no hemos podido encontrar documentos probatorios (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865). Jurada la Independencia Nacional y constituida la Marina de Guerra del Perú, se dispuso la reapertura de la Academia Real de Náutica de Lima bajo la denominación de Escuela Central de Marina. Las dudas sobre quien dirigiría este instituto no podían ser muchas. Así el 1 de noviembre de 1821 Eduardo Carrasco fue nombrado Director de la Escuela Central de Marina y Comandante en Jefe de los Cuerpos de Pilotos y Guardiamarinas, con el grado y sueldo de teniente primero (Ortiz 1980: 141; *El Comercio* del 18 de mayo de 1839).

Tal nombramiento marcó el inicio de una tenaz y prolongada labor dedicada a la formación de oficiales de marina y pilotos. El interés que despertaron en él las clases de Baleato, llevándolo a comprender el carácter científico de la marina, fue el mismo que inculcaría en sus discípulos a lo largo de casi treintaicinco años de docencia. El mismo hecho de su dilatada permanencia en el cargo nos dispensa de esbozar esa faceta de su vida ya que, en mucho, se confunde con la de la propia Escuela (para mayor información ver Ortiz 1980, cp. VIII y susc.)

#### **Miembro de la Sociedad Patriótica de Lima.**

En los primeros días de 1822 se constituyó la llamada Sociedad Patriótica de Lima; agrupaba a la flor y nata de la intelectualidad patriota bajo la noble tarea de propugnar la difusión de los conocimientos científicos y humanistas en la nación que se estaba gestando. Para tal fin se conformaron cuatro secciones, cuales fueron: agricultura, arte y comercio; ciencias físicas y matemáticas; filosofía especulativa y finalmente bellas artes; (*La Gaceta del Gobierno del Perú* del 12 de diciembre de 1822). De éstas, la segunda debía orientar sus esfuerzos hacia la minerología, la botánica, la química, la anatomía y zoología, la medicina y cirugía, veterinaria, la geometría, la mecánica, la astronomía, la geografía, la navegación y otras ciencias análogas; reuniendo como miembros titulares a un selecto grupo de científicos. Ellos fueron: Gregorio y Joaquín Paredes, el doctor Manuel Tafur, el doctor Pedro José Méndez y Lachica, José Morales y Ugalde, José Ignacio Moreno, Francisco Moreyra y Martínez, Pedro Vizcarra y el teniente Eduardo Carrasco (Odriozola: 492-495).

Lamentablemente, los buenos deseos con que se creara la Sociedad Patriótica, cuando menos los fijados en su reglamento, no llegaron a formas prácticas de acción ya que, pretendiéndose utilizarla como caja de resonancia a las ideas monárquicas de San Martín, se vio envuelta en áridas discusiones (Odriozola: 417 y s.). De este modo, la designación de don Eduardo, que en sí había constituido una honra para la joven marina nacional, perdió brillantez, opacada por el sesgo de los debates ideológicos que sumergió la Sociedad Patriótica de Lima.

### **El diputado del primer Congreso Constituyente**

Las elecciones para el primer Congreso constituyente, en agosto de 1822, llevaron a nuestro protagonista a ocupar un escaño en la cámara como uno de los tres representantes por Huancavelica. Había sido elegido por los pocos huancavelicanos residentes en la capital, ya que la región se hallaba aun bajo control realista (Basadre, cap. I). Instalado el Congreso en el marco de una imponente ceremonia, el 20 de setiembre de 1822, don Eduardo resultó ser el único marino en condición de diputado. Casi por lógica pasó a integrar la comisión de guerra, del 22 de setiembre al 27 de mayo siguiente en que fue reemplazado por el coronel Domingo Orué, y la de reglamento interior (El primer Congreso Constituyente).

En ejercicio de la labor parlamentaria fue uno de los que propuso, en la sesión del 27 de febrero de 1823, la designación de su viejo amigo y compañero de conspiraciones José de la Riva-Agüero, para ejercer el Poder Ejecutivo y así salvar la crisis planteada por el propio ejército nacional. La sugerencia fue aprobada aquella misma noche. Quedaba así Riva-Agüero convertido en el primer presidente de la República. Pocos días después don Eduardo volvió a intervenir con resultados felices para su moción, al proponer y obtener el establecimiento de un sueldo para el presidente, ascendente a treintaseis mil pesos anuales (El primer Congreso Constituyente).

### **Prisionero de los realistas**

Al margen de sus actividades en el Congreso, don Eduardo mantuvo su condición de director de la Escuela Central de Marina. En tal razón fue promovido a la clase de capitán de fragata el 6 de marzo de 1823 (*Relación Historiada...*).

Al producirse la ocupación de Lima, por los españoles, en junio de ese año, debió mudar de ubicación a la Escuela instalándola en el vecino puerto del Callao. La casi inmediata entrega de los castillos de este puerto, el 5 de enero siguiente, trajo consigo la ocupación del puerto por los partidarios del rey Fernando VII. En medio del desorden propio de tal situación, Carrasco fue tomado prisionero. La Escuela logró preservar la mayor parte de su patrimonio gracias a la decidida y riesgosa actitud del alférez de fragata Esteban Salmón, ayudante del director prisionero (Ortiz 1980: 99).

Inicialmente, don Eduardo debió permanecer recluido en las tenebrosas casamatas de los castillos chalacos, junto con el almirante José Pascual de Vivero, el doctor López

Aldana y numerosos patriotas civiles y militares (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865), hasta el 18 de marzo de 1824 en que, en dos columnas, los prisioneros iniciaron el ascenso a la Sierra acompañando a la tropa española en retirada (lista de los cientocuarenta y cuatro patriotas prisioneros en *El Triunfo del Callao* No. 3) (Vargas Ugarte: 318).

La pronunciada pendiente del valle rimense añadió dificultades a la marcha, avivando los deseos de fuga que muchos de los prisioneros albergaban desde el momento de ser capturados. Así, en el pueblo de San Mateo, poco más arriba de Matucana, los custodios detectaron la fuga de dos de los patriotas, por ello dos de los restantes debían ser fusilados. La designación correría por cuenta del azar, ocurriendo en tal circunstancia un incidente que, si bien nos aparta un tanto de nuestro personaje, retrata a un hombre de cuerpo entero. Dejaremos que la pluma de Nemesio Vargas nos haga vivir aquellos emocionantes instantes:

“A la cabeza del grupo se distinguía a un anciano venerable, cubierto de canas, que con mano temblorosa pretendía tomar la primera cédula. García Camba —a cargo del proceso—, tomándole del brazo, le llevó a un lado y le dijo: “Con Ud. no reza la lista, mi General”. “Si reza”, contestó el anciano lacónicamente haciendo por desprenderse, pero a la insistencia de Camba, se retiró visiblemente contrariado. Era don José Pascual de Vivero”. (Vargas, Nemesio; 183 y s).

El trayecto que aún tendrían que recorrer hasta arribar al frío altiplano, a ocupar la solitaria isla de Esteves, era lo suficientemente largo como para despertar nuevos deseos de fuga, pese a la aleccionadora ejecución de los dos sorteados en San Mateo. Uno de los que sintió ese impulso fue don Eduardo, quien logró apartarse de la columna y refugiarse en la hacienda de un amigo. Percatados de su ausencia los custodios realistas iniciaron una rápida persecución que concluyó con su recaptura “viendo que iba a ser asesinado por las espadas que los buscadores introducían por la juntura de las tablas del altar de la capilla donde se hallaba oculto” (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865). Tal intento parece haber tenido lugar a raíz del escape masivo ocurrido en el pueblo de Santa Rosa, cuyo autor intelectual fue el coronel Ortega, que concluyó con la recaptura de la mayor parte de los fugados y el terrible confinamiento solitario en la isla del Diablo y las cuevas orientales de Esteves para Ortega (*La Gaceta del Gobierno del Perú* del 17 de marzo de 1825).

El destino final de la marcha, la isla de Esteves, cierra por el Norte la bahía de Puno limitando el avance de los totorales sobre ella. Con una altura máxima de 3,859 m.s.n.m. en la actualidad se encuentra unida a tierra por un estrecho brazo de tierra; el paisaje presenta un aspecto general de roca descubierta con un pequeño islote hacia el Oeste. En la parte alta se erguían dos pilastrones o chulpas, reemplazadas hoy por dos columnas recordatorias de los patriotas caídos en aquella prisión y del científico norteamericano James Orton, fallecido en 1878 cuando regresaba de una excursión al Beni. Actualmente se construye un albergue para turistas en la cara de la isla que mira al interior de la bahía (Melo: 42–43; Stiglich; *Documental del Perú*. Puno).

La estada en tal lugar fue sencillamente terrible. Los ciento nueve prisioneros llegados de Lima, al igual que los que ya estaban en la isla debieron vivir en fríos galpones con una relativa libertad de movimientos durante el día y un incómodo encierro durante la noche. Un auxilio diario de tres pesos les era otorgado para satisfacer sus necesidades primarias, entre ellas la adquisición de alimentos, debiendo soportar los abusos del gobernador de la prisión Tadeo Gárate, a quien Miller atribuye haber ordenado disparar el único cañón de la isla sobre los prisioneros por un motivo hartamente banal (Miller: 83; Melo: 42-43; Echenique: 13-15; *La Gaceta del Gobierno del Perú* del 17 de marzo de 1825).

Bajo tales condiciones convivieron varios distinguidos patriotas, entre ellos el almirante Pascual de Vivero, el general Rudesindo Alvarado, los coroneles Carlos María Ortega, José Videla y Camilo Carrillo, el joven José Rufino Echenique, los doctores Miguel del Carpio y Francisco López Aldana, don Juan Henríquez y muchos otros (*La Gaceta del Gobierno del Perú* números del 17 y 24 de marzo de 1825; Echenique: 13-15).

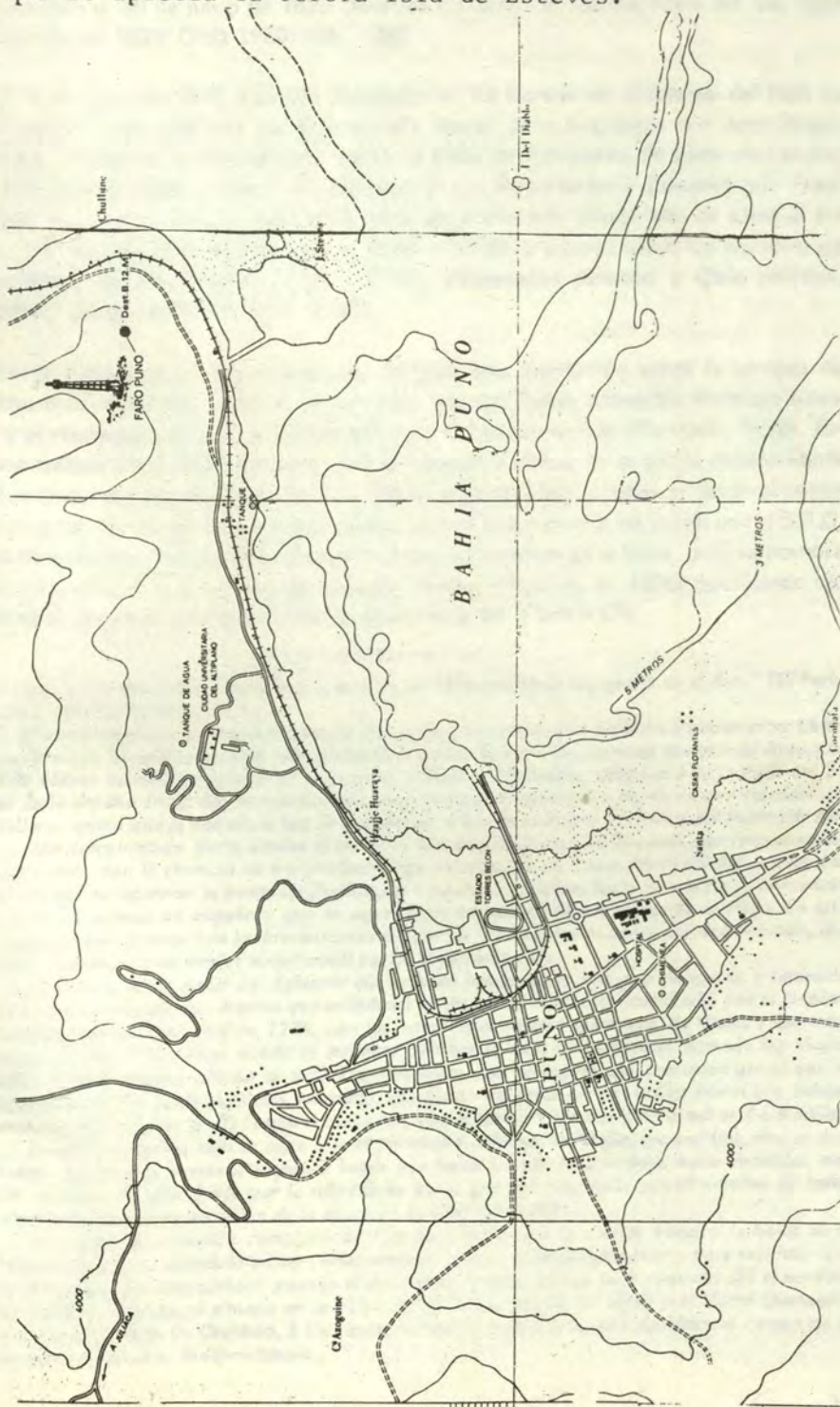
Definido el 9 de diciembre de 1824 el futuro político del Perú, los presos de Esteves quedaban libres en virtud de la capitulación firmada en Ayacucho; hubo sin embargo, cierta resistencia para cumplir este punto por parte de las autoridades realistas locales. La enérgica protesta de los "isleños" encabezada por el general Alvarado, logró su puesta en libertad el 29 de diciembre, jurándose el mismo día la independencia en el cercano puerto de Puno (*La Gaceta del Gobierno del Perú* del 18 de diciembre de 1825). El arribo de las fuerzas patriotas, en enero de 1825, permitió a muchos de los liberados engrosar sus filas mientras que otros emprendían el largo camino del retorno; entre estos últimos se encontraba un Carrasco enflaquecido y débil, pero con una tenaz convicción de seguir adelante, la misma que lo acompañaría el resto de su vida.

### El cosmógrafo sustituto

El 5 de marzo de 1825 reasumió la dirección de la Escuela Central de Marina, que, como ya se mencionó, la había ejercido en forma interina el alférez de fragata Esteban Salmón. El decidido apoyo que el gobierno de Bolívar le brindara facilitó la adquisición de libros, instrumentos y demás materiales necesarios para la Escuela; permitió la mudanza a un local más aparente, como eran la sala de dibujo y el aula de latín de la Biblioteca Nacional, y, finalmente, aprobó el nombramiento de maestro para don Ignacio Mariátegui (Ortiz 1980: 101 - 108).

En abril de ese mismo año, debió participar en dos célebres procesos: el del capitán de navío Hípólito Bouchard y el del vicealmirante Martín Jorge Guise. La primera causa, por supuestos maltratos contra el capitán de la fragata *Minerva* en el puerto de Guayaquil, concluyó prontamente con sentencia absolutoria del 21 de abril de 1825 (*La Gaceta del Gobierno del Perú* del 5 de mayo de 1825). La segunda, a raíz del incidente con el intendente de Guayaquil general Juan Paz del Castillo, sólo concluiría el 22 de setiembre de 1826 con su absolución y reposición "en su empleo y distinciones como corresponde a sus muy distinguidos servicios militares y políticos en la escuadra de su mando" (Romero 1974: 76). Ni don Eduardo, nombrado juez de la causa el 29 de abril de 1825, ni su ayudante en la Escuela el teniente segundo Esteban Salmón, secretario del Consejo desde el 2 de mayo de 1825, podrían estar presentes al final del proceso, el primero

Segmento de una carta hidrográfica levantada por la Dirección de Hidrografía y Navegación, en la que se aprecia la otrora isla de Esteves.





a causa de haberse ausentado de la capital por razones políticas, el segundo por haber sido licenciado el 30 de junio de 1825 (Archivo histórico de Marina, libro No. 68, nota del 29 de abril de 1825; Ortiz 1980: 105 - 108)

El 3 de julio de 1825 apareció publicado en *La Gaceta del Gobierno del Perú* su nombramiento como sustituto del Cosmógrafo Mayor de la República don José Gregorio Paredes. Como tal le correspondió editar la *Guía de Forasteros de Lima* para el año 1826. Este tipo de publicaciones se originaba en los *Reportorios* y *Lunarios* que Francisco Ruiz Lozano imprimiera por 1654, pasando a titularse *Efemérides de Lima* al ser editadas por Koenig (cosmógrafo entre 1678 y 1709) y adoptó luego los nombres de *Conocimientos de los tiempos* (1721 - 1768), *Almanaque peruano* y *Guía política, eclesiástica y militar del Perú* (1783 - 1797).

En la *Guía* que le tocara publicar, incluyó una disertación sobre la jornada de Ayacucho otra sobre los cometas, con motivo del que había aparecido entonces sobre Lima, y el reconocimiento de la actual bahía de la Independencia (Carrasco; 1826). Este último trabajo había sido efectuado por el capitán y piloto de la goleta chilena *Santa Rosa* don Severiano Serrate, entre el 27 y 29 de julio de 1825 al haber arribado al punto conocido como Morro de Viejas y determinar su condición de isla, cerrando por el S.S.O. la bahía de la Independencia. Don Eduardo, al dar esta noticia en la *Guía*, unió su nombre al descubrimiento, lo que no dejó de apreciar Robert Fitz Roy en 1835, bautizando como *Cerros de Carrasco* a los que forman la pared Este de la bahía (1).

-----oOo-----

- (1) *En relación a este hecho Raimondi señala en su "Historia de la Geografía en el Perú" (El Perú, Lima, 1879, t. III, pp. 96 - 97):*

*El descubrimiento de la isla fué casual y se debe á un capitan que hacia el comercio entre Chile y el Perú, D. Severiano Serrate, que mandaba la goleta Santa Rosa, llamada también la Araucana Este último marino navegando de Valparaiso á Pisco y Chorrillos, avistó el 5 en la tarde del 27 de Julio del año 1825, dos tierras elevadas que por su configuración y paraje en que consideraba hallarse, creyó que la una era la isla de San Gallan y la otra el Morro Lechuzas del puerto de Pisco. No descubriendo tierra alguna entre estos dos puntos, entró en el canal que formaban las dos tierras, con la creencia de ir á fondear luego en el puerto de Pisco. Pero cuál fué su sorpresa al ver que no aparecía la punta de Paracas, que ya debía notarse; hasta que al fin se convenció que había sufrido un engaño y que en aquel lugar no podía hallarse el puerto de Pisco. En esta circunstancia, Serrate con las precauciones necesarias por hallarse en un punto desconocido, dió fondo, esperando reconocer mejor aquel paraje al siguiente día.*

*En efecto, al amanecer del siguiente día, se halló fondeado en una gran ensenada, y teniendo a la vista los tres grandes Morros que se indican en las cartas españolas, publicadas por el Depósito hidrográfico de Madrid en 1789, con los nombres de Morro quemado, de Viejas y Carretas, pudo reconocer el paraje donde se hallaba. Solamente que, el intermedio llamado las Viejas, aparecía enteramente aislado de la Costa, formando una verdadera isla, con otros islotes que se prolongan al Sur hacia el Morro quemado, quedando un canal de tres millas por el que habian entrado. En la parte Norte forma la dicha isla, con el Morro Carretas, otro canal de 7 á 8 millas.*

*De este modo, no solo se supo que el pretendido Morro las Viejas, era una isla, sino se descubrió también la hermosa y grande bahía que habia pasado inapercibida hasta entonces, por ser ocultada en gran parte por la sobredicha isla y que fué bautizada con el nombre de Independencia, en conmemoración de la época en que fué descubierta.*

*Mas tarde, la comisión científica de Fitz-Roy, reconoció la isla las Viejas y la bahía de la Independencia, señalándola en las cartas marinas que se usan actualmente y para recordar tanto el nombre del descubridor, cuanto el del ilustre marino que la hizo conocer, dió el nombre de Canal de Serrate, al situado en la parte Sur, entre la isla de las Viejas y el Morro Quemado, y denominó Altos de Carrasco, á los cerros elevados de la Costa, que dominan el centro de la hermosa bahía de la Independencia.*

## Nuevos trajes políticos

El gobierno de la República se encontraba en manos de Simón Bolívar por decisión del Congreso. Sin embargo, del carácter dictatorial de su gestión derivó un creciente movimiento opositor. En tales circunstancias fueron convocadas nuevas elecciones parlamentarias con la poco velada intención de instalar un Congreso sumiso a los deseos del Libertador. Pese a la depuración llevada a cabo por la Corte Suprema, un pequeño grupo de liberales constituyó la combativa minoría opositora. Entre ellos se encontraban Francisco Javier de Luna Pizarro, Francisco de Paula González Vigil, Mariano Alejo Alvarez, Manuel Ascencio Cuadros, Evaristo Gómez Sánchez y el propio Carrasco, dando muestras todos ellos, de gran actividad desde la instalación de las juntas preparatorias (Basadre: Cap. V; *La Gaceta del Gobierno del Perú* del 25 de marzo de 1826).

En esta ocasión don Eduardo había sido elegido diputado por Lima; sin embargo, la corta vida del Congreso de 1826 sólo habría de permitirle participar en la llamada "maldita oposición" y ser uno de los portavoces de las juntas preparatorias, para manifestar a don Simón la decisión de no sesionar como Congreso (*La Gaceta del Gobierno del Perú* del 5 de abril de 1826). Pocos días después, varios diputados de este grupo liberal fueron descalificados por el Consejo de Gobierno, entre ellos los de Lima. Quedaba así nuestro solitario marino congresista fuera del Poder Legislativo, mas no, fuera de la oposición. En tales circunstancias ocurrió el siguiente incidente:

"Sabido es que deduciéndose de la conducta de Bolívar en 1826 tendencias al despotismo, los patriotas más exaltados . . . concibieron el proyecto de armar un brazo para que descargase un golpe mortal sobre el caudillo. Expuso tal designio en una reunión a la cual había concurrido Carrasco sin saber el objeto que la motivaba (engañado por la noticia de que un amigo acababa de llegar enfermo y deseaba su presencia). Pero apercebido Carrasco de tan funestos propósitos, se siente arrebatado por la indignación, les enrostra el hecho de haberle tendido un lazo alevé para hacerle cómplice de un delito en el que no podían tomar parte los hombres de altas miras y caballerosos sentimientos, e invocando con audaz elocuencia los méritos del libertador, pasma, domina a los frenéticos conjurados y logra arrancarles el juramento de olvidar tan horrible idea para siempre" (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865).

Así las cosas, a mediados de 1826 estalló la revuelta de los **Húsares de Junín** en la zona central del país. Tal suceso generó varias detenciones en la capital, espantando a muchos de los opositores al régimen. Entre ellos, nuestro director y el nuevo profesor de la Escuela, Mariátegui, abandonaron Lima el 3 de agosto (Ortiz 1980: 106).

Felizmente para ambos, serios acontecimientos políticos en la Gran Colombia obligaron a Bolívar a abandonar el Perú a mediados de setiembre de 1826. El gobierno quedó encargado a un consejo presidido por el mariscal Santa Cruz. Dentro de la política distensiva aplicada a partir de ese momento Mariátegui pudo reabrir la Escuela en diciembre, ya que no se le había hallado culpa alguna para someterlo a juicio (*Archivo Histórico de Marina* libro No. 68, nota del 2 de diciembre de 1826).

Mientras tanto, Carrasco, llegado a Chile en su fuga, fue absuelto de la acusación de subvertir el orden público. En razón de tal sentencia retornó al país, retomando su cargo el 2 de marzo de 1827 (El Comercio del 18 de noviembre de 1865; El Peruano del 31 de marzo de 1827).

Las clases, reiniciadas el 23 de abril, se vieron pronto interrumpidas, la tensa situación internacional que se vivía con la Gran Colombia obligaba al embarco de los alumnos. Si esto se une a la mudanza que tuvo que efectuar la Escuela, a raíz del pésimo estado en que quedara su local con el terremoto de 1828, encontraremos la explicación de la casi inactividad que envolvió los dos años siguientes de su dirección (Ortiz 1980: 112 - 118).

Así, confundiendo su existencia con la de la institución que dirigía, llegaron los preciados galones de capitán de navío (despacho expedido el 1 de febrero de 1830) (Archivo Histórico de Marina libro No. 402, nota del 4 de febrero de 1830). Sin embargo, su salud, al parecer resentida por lo de Esteves, le jugaría algunas malas pasadas esos años. Le vemos excusándose por tal razón, de asistir a las sesiones del consejo que debía ver lo del incendio de la fragata **Presidente** y de conformar la comisión demarcadora de límites con la Gran Colombia (Archivo Histórico Militar, 1830, carp. 19, leg. 9, doc. 36 y 75).

### Los turbulentos años treinta

Bajo el valedero argumento de recortes presupuestales, la Escuela Central de Marina y el Colegio Militar quedaron refundidos en una sola entidad bajo la dirección del contralmirante Eugenio Cortés y Azúa. La compañía de guardiamarinas mantuvo bajo este nuevo régimen su programa educativo previo, a cargo de los profesores que tuviera en la Escuela Central de Marina, compartiendo algunos cursos con la compañía de cadetes. La parte académica naval se conservó cohesionada bajo el nombre de la "sección de marina" confiando su jefatura a nuestro biografiado y dándole por colaboradores a los tenientes Manuel García, Ramón Azcárate y Domingo Valle Riestra (Ortiz 1980 cap. IX).

Todo parecía indicar que los años venideros serían de una alentadora estabilidad, pese a la pérdida de autonomía sufrida por la escuela de marina, cuando en enero de 1834 se produjo la revolución del general Pedro Bermúdez, tratando de llevar nuevamente a Gamarra al poder. La reacción popular en defensa del presidente electo general José Orbegoso, logró vencer al alzado tras sangrientas refriegas en las calles de la capital, obligándolo a abandonar la ciudad. Los oficiales y alumnos del colegio militar habían sido licenciados el mismo día del pronunciamiento de Bermúdez, el 4 de enero; la mayor parte de los integrantes de la sección de marina se dirigieron al vecino puerto del Callao, respaldando con su presencia al gobierno legítimo. Desalojado el local del Colegio, no hubo quien impidiera su saqueo por parte de la triunfante turba capitalina. En tal ocasión se perdieron valiosísimos documentos cartográficos coloniales y de los primeros años de la república (Ortiz 1980: 147-151).

Sólo la perseverancia de don Eduardo lograría restablecer la Escuela Central de Ma-

rina como organismo autónomo, el 5 de julio de ese mismo año (Archivo Histórico de Marina, libro 365 nota del 7 de julio de 1834).

### La visita del Fitz Roy

Después de Trafalgar, el Almirantazgo inglés destinó sus mejores esfuerzos a desarrollar otras áreas de la ciencia náutica, entre ellas, la cartografía. Los nombres de Francis Beaufort, Robert Fitz Roy, Basil Hall, Phillip Parker King y otros oficiales de la Marina Real, han quedado unidos a tal proceso como justo homenaje a su contribución al desarrollo de la cartografía a nivel mundial. Particular relación con nuestro trabajo tendría el segundo de los citados, Robert Fitz Roy, quien al mando del bergantín *Beagle* circunnavegó la tierra entre 1831 y 1836 (a bordo de esa nave viajó como asesor científico Charles Darwin).

En el curso de aquel viaje arribó Fitz Roy al puerto del Callao el 12 de julio de 1835, entrando en rápido contacto con don Eduardo a través del entonces Cónsul de Inglaterra Mr. Bellford Hinton Wilson (Raimondi;123), **que los ayudó materialmente en todo sentido:**

“el capitán (de navío) Carrasco, de la Armada Española antes y ahora director de la Escuela Náutica de Lima, me dió, y dió más tarde a Mr. Osborne, toda la información que éste y yo juzgamos de utilidad, tanto verbal como escrita, fuera de que revolvió los archivos en procura de manuscritos, cartas y libros, de los cuales nos permitió sacar extractos o copias, de la manera más liberal, y se me hace largo ver los resultados de nuestro viaje, sean los que fueren, presentados a él y a sus amigos, como muestra —por pequeña que sea— de (nuestro) reconocimiento por su liberal ayuda y cooperación” (Fitz Roy: 592, vid. Denegri: 98).

Este auxilio permitió que el tiempo de permanencia del *Beagle* en aguas peruanas resultara significativamente menor al empleo en las costas argentinas y chilenas (zarpó del Callao el 16 de setiembre de 1835); ya que, amén de los conocimientos aportados por don Eduardo, el rico archivo cartográfico colonial, cuando menos lo salvado en 1824 y 1834, se conservaba depositado en la Escuela Central de Marina.

Entre lo entregado por nuestro director encontramos unas **Instrucciones al capitán Fitz Roy** en dos partes, y la **Descripción de las costas occidentales de la América desde Guayaquil hasta el estrecho de Bering**, puesta en manos del oficial Alexander Burns Osborne (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865). Ambos trabajos, en condición de inéditos, debieron reflejar, y quizá compendiar, los múltiples informes que desde la época colonial rendían los pilotos de la matrícula a la Comandancia del Cuerpo de Pilotos.

Las informaciones aportadas al trabajo hidrográfico de Fitz Roy llamaron la atención de la Real Sociedad Geográfica de Londres, la que nombró a don Eduardo miembro correspondiente con fecha 29 de enero de 1839. Igual distinción le fue conferida por la Real Sociedad de Anticuarios del Norte de la ciudad de Copenhague el 21 de abril del siguiente año (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

## La época de la Confederación

Como se mencionara líneas arriba, la Escuela había sido reabierto en julio de 1834, en parte gracias a gestiones personales de su director; sin embargo, la convulsionada política nacional se encargó de clausurarla prontamente. La revolución de Salaverry, su derrota en Socabaya, el breve gobierno de Orbegoso y la instauración de la confederación Perú-boliviana bajo la protección del mariscal Santa Cruz, no formaron un marco precisamente adecuado para el buen desarrollo de las labores educativas. El respaldo que recibiera Salaverry de la mayor parte del Cuerpo de oficiales de Marina, le valdría a éste el licenciamiento de un elevado número de sus integrantes luego de Socabaya; entre ellos, don Eduardo.

Corría el mes de julio de 1837 cuando fue readmitido al servicio como Presidente del Tribunal Militar de 2ª Instancia (Archivo Histórico Militar, carp. 31, leg. 4 doc. 20), cargo netamente administrativo que le permitió destinar parte de su tiempo a elaborar un plano mural de las repúblicas confederadas en uno de los salones de palacio de gobierno. Con datos al parecer insuficientes, logró culminar la obra a entera satisfacción del Protector, quien aplaudió "la exacta ubicación de algunos puntos que conocía personalmente, así como la belleza del dibujo, lavado y adornos" (El Comercio del 18 de noviembre de 1865).

El desfavorable resultado de la batalla de Yungay acarrió un nuevo licenciamiento para don Eduardo y la pérdida del plano mural, que con tanto esfuerzo había compuesto (El Comercio del 18 de mayo de 1839, y del 18 de noviembre de 1865).

Es por esta fecha que habría de realizarse su matrimonio con doña Francisca Flores. Con ella tuvo dos hijos, Constantino y Aurora (Testamento)

El "establecimiento de Instrucción pública en ciencias exactas y Bellas Artes". (El Comercio del 18 de mayo de 1839).

Los difíciles e inciertos meses que siguieron a la caída de Santa Cruz debieron hacer reflexionar seriamente a nuestro personaje, motivándolo a establecer una academia particular en su domicilio, número 141 de la calle del Padre Jerónimo, inmediata a Santa Teresa. En el anuncio que para tal efecto publica en El Comercio se ofrece a enseñar los siguientes cursos: matemáticas puras, cosmografía y geografía, arquitectura civil y perspectiva, astronomía y física, dibujo natural, delineación y lavado de planos, pintura oriental y litocromica y, finalmente, lengua francesa. También ofrecía sus servicios como arquitecto y agrimensor, prestándose a efectuar liquidaciones y arreglo de cuentas y particiones.

La rápida reposición de que fuera objeto el 3 de diciembre de 1839, debida en parte a la gestión del propio ministro de Guerra y Marina general Ramón Castilla, cortó la vida a la naciente academia particular de don Eduardo (Archivo Histórico de Marina, libro 404, nota del 3 de diciembre de 1839).

La deferencia mostrada por Castilla daría origen a una larga amistad, pero en el plano de lo inmediato sirvió para que se le encargara la impresión del *Diario Militar* de la campaña que el ejército unido restaurador abrió en el territorio peruano el año de 1838 contra el General Santa Cruz titulado Supremo Protector de la Confederación Perú-boliviana (Lima 1840) del coronel español Antonio Plasencia (Archivo Histórico Militar, 1840, carp. 36, leg. 5, doc. 151).

#### **Cosmógrafo Mayor de la República.**

La muerte de don José Gregorio Paredes el 16 de diciembre de 1839, amén de causar un profundo pesar en los círculos intelectuales y científicos de la nación, dejó vacante el puesto de Cosmógrafo Mayor de la República. Sin embargo, pocos días habría de durar tal vacancia ya que, el 19 de ese mismo mes, don Eduardo fue designado como el nuevo Cosmógrafo Mayor (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865). Una de sus primeras labores en el cargo (siguiendo una costumbre que se venía llevando desde fines del período colonial) fue la elaboración de una biografía de su antecesor, la misma que apareció publicada en la *Guía* de 1841. La nota biográfica, si bien imperfecta, rescata partes interesantes de la vida del ilustre matemático limeño.

Tal como había venido ocurriendo desde 1657, que el cosmógrafo ejerciera la cátedra de matemáticas en la Universidad de San Marcos, Carrasco fue recibido como catedrático el 8 de febrero de 1840. Llegó, con el tiempo, a ejercer la dirección de Artes de la mencionada universidad (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865).

Las *Guías de Forasteros de la República Peruana* publicadas entre 1841 y 1857 superaron a las anteriores en la riqueza de su contenido; incluían abundantes datos astronómicos, físicos, geográficos, históricos y estadísticos sobre el país, lo cual duplicó y aún triplicó su volumen. Un elocuente testimonio de la utilidad de estas publicaciones nos es ofrecido por Raimondi en las siguientes líneas:

“... yo mismo he aprovechado para la presente obra (*El Perú*) de una parte del material recogido por ese laborioso e inteligente marino, durante el largo tiempo que ejerció el Cosmografiato (sic) (1841-1857); sea por las noticias geográficas que publicó en las guías de forasteros, sea por los numerosos papeles y mapas que he podido obtener después de su muerte” (Raimondi: 95).

El 8 de enero de 1840, el presidente Gamarra restableció la Escuela Central de Marina y creó la Escuela Náutica de Paita, ambas bajo la dirección de don Eduardo como Director General de las Escuelas Náuticas de la República. Si bien podía ejercer personalmente su dirección en el caso de la Central para la de Paita escogió al teniente segundo Francisco Carrasco como subdirector y maestro. Pese a las múltiples gestiones que hizo tratando de que la primera entrara en funcionamiento dificultades de diversa índole lo impidieron, entre ellas la anarquía posterior a la muerte de Gamarra. Mejor suerte le cupo a la de Paita que, aunque de corta duración, logró algunos oficiales para la marina, tanto de guerra como mercante. (Ortiz 1980: 171-179).

La rebelión del general Rufino Torrico, proclamado Jefe de la Nación el 16 de agosto de 1842, fue una de las que abundaron en esa etapa. Los consiguientes licenciamientos, una vez derrotado en Agua Santa, arrastraron nuevamente a nuestro capitán de navío a las playas del retiro. Al comprobarse su no participación en dicho movimiento el nuevo gobernante, general Vidal, le restituyó sus derechos el 30 de noviembre (Archivo Histórico de Marina, libro 115, nota 284).

En abril de 1843, Carrasco fue notificado sobre su nuevo nombramiento: vocal de la Junta reformadora de jefes y oficiales excedentes del ejército (Archivo Histórico Militar 1843, carp. 42, leg. 3, doc. 32). La inmediata reapertura del Colegio Militar, al mes siguiente, cerró, prácticamente, toda posibilidad de que la Escuela Central de Marina pudiera llegar a funcionar; por otra parte, la misma confusión de esos años llevó a la clausura de la de Paita.

### **Capitán de puerto del Callao y Comandante General de Marina provisional**

Pocos meses después de derrotado Vivanco en la batalla del Carmen Alto (22 de julio de 1844), don Eduardo fue nombrado capitán del puerto de Callao (al 2 de enero de 1845). En el ejercicio de tal función le correspondió desempeñar provisionalmente la Comandancia General de Marina, cuando el titular, capitán de navío Francisco Forcelledo pasó a ocupar la diputación por Yauyos. Se mantuvo al frente de la institución entre el 18 de marzo y el 14 de octubre de 1845 (Archivo Histórico de Marina, personal, nombramientos, 1845).

Corresponde a este período la publicación de su único título conocido, el **Informe** presentado a la Universidad de San Marcos por el **Cosmógrafo Mayor del Perú, Catedrático de Prima de Matemáticas, sobre el "Problema de la trisección del Angulo"** en el expediente promovido por el Sr. Prefecto de Arequipa que remitió al Supremo Gobierno a esta ilustre corporación para que produjera su dictamen, impreso en siete páginas incluyendo un dibujo representativo del problema. El **Informe**, fechado en el puerto del Callao en setiembre de 1845, destruye la supuesta solución planteada a ese clásico problema trigonométrico por el doctor Miguel Wenceslao Garaycochea. Incluyó en el folleto la opinión de su teniente de cosmógrafo en Arequipa don Juan de Dios Salazar, haciendo también referencia a las opiniones de otros importantes matemáticos como Ramón Azcárate y Mariano D. Beraún (Carrasco, 1845).

Entre agosto y fines de 1846, se produjo una efímera reapertura de la escuela de marina bajo la dirección del capitán de corbeta Pedro Roel. En ese corto lapso se la conoció como la Escuela del Arsenal, ya que tuvo su asiento en el Arsenal Naval del Callao, entre otras razones, por la vecindad con la residencia de Carrasco. Al volverse a integrar ambas escuelas, militar y naval, en el Colegio Militar, a principios de 1847, fue designado Supervisor de la instrucción impartida a los alumnos de marina (Relación Historiada...), desempeñándose como tal hasta el 25 de octubre de 1849 en que la Escuela Central de Marina volvió a ser restablecida bajo su dirección. En esta misma fecha, y por tal motivo, dejó la capitanía de puerto.

Lamentablemente, ya que la escuela de marina volvía a perder su autonomía, al empezar el siguiente año quedó conformado el Instituto Naval Militar bajo la dirección del coronel José Allende. Con retención de su cargo como Director General de las Escuelas Náuticas de la República, Carrasco fue nombrado Comandante en jefe de la compañía de guardiamarinas, función desde la cual debía velar por la formación de los futuros oficiales de marina (Carrasco 1851: 366-374). El 23 de marzo de 1850 quedó relevado de dicho cargo por el capitán de navío Ramón Azcárate, pasando a desempeñar por breve lapso la Comandancia General del Departamento de Marina (Archivo Histórico Militar 1850, carp. 51, leg. 3, doc. 23).

### Director del Colegio Naval Militar

El serio malestar nacional generado por la política internacional del presidente Echenique fue acrecentado por los escándalos de la consolidación de la deuda interna. La reacción se aglutinó en torno al movimiento liberal preconizado por José Gálvez, Domingo Elías y Ramón Castilla, desembocando en una cruenta guerra civil que llevó nuevamente a la presidencia al último de los nombrados, luego de la batalla de La Palma el 7 de enero de 1855. El Instituto Naval Militar, al igual que el Colegio Militar en 1834, fue saqueado por el enardecido populacho, dejando el luctuoso saldo de un alumno muerto en su puesto de guardia (Basadre cap. XLVII).

A raíz de estos acontecimientos el Instituto permaneció clausurado durante algunos meses. En aquel lapso, don Eduardo, siempre como Director General de las Escuelas Náuticas, del Cuerpo de Pilotos y de la inexistente Escuela Central de Marina, mantuvo intensa correspondencia en procura de la reapertura de esta última. En uno de los oficios que por tal motivo cursa, solicita se sustituya el nombre de Escuela Central de Marina por el de Colegio Naval Militar al igual que se estila en Europa (Archivo Histórico Militar 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 158). Con esto se resta base a quienes sostienen que la escuela existente entre 1855 y 1866 no tuvo nada que ver con la Marina. (Para mayor información ver Ortiz 1981, cap. III).

Si bien el proyecto que presentara en abril de 1855, esbozando un ambicioso plan de estudios y proponiendo varios prestigiosos profesores para la enseñanza de los guardiamarinas, no fue aprobado en pleno — sí contribuyó a reabrir la escuela bajo la denominación propuesta: Colegio Naval Militar. Ya con el grado de contralmirante, conferido por el Gobierno en atención a sus renovados méritos con fecha 30 de abril del mismo año, se mantuvo al frente del Colegio por más de diez meses, hasta junio siguiente, en que fue reemplazado por el capitán de navío Juan José Panizo (*El Comercio* del 18 de noviembre de 1865; *Relación Historiada...*), pasando a ocupar la Comandancia General de Marina. Durante su gestión como Director del Colegio, un incidente protagonizado por el capitán José Fernández Nadal, oficial de dotación, le habría de causar serios dolores de cabeza. Fernández publicó anónimas acusaciones en *El Comercio* del 5 de noviembre sobre supuestos malos manejos económicos, lo que resultó totalmente falso (Archivo Histórico Militar 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 216).

# CALENDARIO

Y

GUIA DE FORASTEROS.

DE LIMA

PARA EL AÑO DE 1826.

POR D. EDUARDO CARRASCO CA-  
PITAN DE FRAGATA DE LA ARMADA DEL  
PERU, DIRECTOR DE LA ESCUELA CENTRAL  
DE MARINA, COMANDANTE EN JEFE DEL  
CUERPO DE PILOŦOS, Y COSMOGRAFO MA-  
YOR INTERINO DE LA REPUBLICA DEL PERU:



LIMA: IMPRENTA DEL ESTADO  
POR J. GONZALEZ.

Se vende en la calle de Palacio.

## INFORME

Presentado á la Universidad de San Marcos por el Cosmógrafo mayor del Perú, Catedrático de Prima de Matemáticas, sobre el *Problema de la Triseccion del Angulo* en el expediente promovido por el Sr. Prefecto de Arequipa que remitió el Supremo Gobierno á esta ilustre corporacion para que produjese su dictámen.

*Cosmografiato mayor del Perú—Callao Septiembre 17 de 1845.*

Al Sr. Rector de la Universidad de San Marcos.  
Sr. Rector.

Tengo la honra de devolver á U. S. el expediente que se me remitió para que emitiese mi opinion sobre el célebre problema de la triseccion del ángulo que se presentó como resuelto por el Dr. D. Miguel Wenceslao Garaicochea para su examen en la Universidad de San Agustin de Arequipa el 8 de Abril; pues sin embargo de haber obtenido allí la aprobacion con aplauso jeneral ha querido el Supremo Gobierno someter este delicado asunto al ilustrado juicio del Claustro que tan dignamente preside U. S.

Para proceder con la detencion circunspecta que aconseja la razon, y observan las corporaciones científicas en materias de tanta gravedad, poniendo á cubierto el honor nacional, el decoro del Claustro á que tengo el honor de pertenecer, y corresponder del mejor modo á la confianza que en mí ha depositado, me diriji oficialmente á mi teniente Cosmógrafo en Arequipa D. D. Juan de Dios Salazar, para que examinando científicamente el problema produjese su dictámen con mas acierto, por hallarse en el teatro de tan ruidoso acontecimiento. Este profesor tras-



## Comandante General de Marina

Nombrado Comandante General de Marina el 1 de enero de 1855 (Archivo Histórico Militar 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 233), ejerció dicho cargo con varias interrupciones hasta el 16 de febrero de 1857, en que pasó al retiro en atención a su delicado estado de salud (El Comercio del 18 de noviembre de 1865; Archivo Histórico de Marina, Personal, Comandancia General de Marina, 1857). Su sucesor fue el general de división José María Plaza.

El hecho más saltante de su gestión fue, sin duda, el viaje de la fragata **Amazonas**. Mucho se ha escrito sobre la circunnavegación de aquel buque mixto de mil quinientas toneladas de desplazamiento, por lo cual nos excusamos de hacerlo. Bástenos mencionar que zarpó del Callao el 26 de octubre de 1856, con rumbo a Hong Kong, y retornó el 29 de mayo de 1858, procedente de Arica. Otro acontecimiento en su época fue la pérdida del vapor **Rímac** frente a las costas de Ica, el 1 de marzo de 1855, constituyendo éste tema igualmente harto trabajado. El último de los sucesos que le tocara enfrentar como Comandante General fue la rebelión de Vivanco, apoyada por casi la totalidad de los buques de guerra nacionales. Tal apoyo tuvo su inicio en la sublevación de la fragata **Apurímac**, en Arica, el 16 de noviembre de 1856; siendo seguida por la goleta **Loa** y el vapor **Tumbes**. Principalísimos lugares en tales acontecimientos les cupo a los tenientes Montero y Grau. La rebelión sólo concluiría en la toma, por asalto, de la ciudad de Arequipa, en marzo de 1858.

## Los últimos años

Retirado del servicio en razón de su avanzada edad y deteriorada salud, los agitados años que corren de 1857 a 1860 nos hacen perder la huella de nuestro personaje, ya que, fuera de conocer su situación como el segundo almirante en el escalafón, no tenemos otro dato hasta 1860 en que fue nombrado miembro del jurado examinador de los alumnos del Colegio Naval Militar (Archivo Histórico Militar, 1860, carp. 61, leg. 3, doc. 58).

Parece ser que su condición de octogenario agudizó sus males alrededor de 1861, motivándolo a disponer de sus pocos bienes. Así, el 25 de octubre de aquel año, testaba ante el escribano público José Cubillas (Testamento).

Alejado, finalmente, de todo trajín político, sólo su tozuda voluntad lo llevó a continuar ejerciendo sus funciones de Director General de las Escuelas Náuticas de la República y Comandante en Jefe del Cuerpo de Pilotos. Así, en 1861, debió enfrentar los problemas propios al restablecimiento de la Escuela Náutica de Paita, bajo la subdirección del ya capitán de navío Francisco Carrasco, y a la creación de otra en Arica, bajo la subdirección del de igual clase Pedro José Carreño. (Archivo Histórico Militar, paquete 1861, decreto supremo del 3 de enero de 1861).

Las rutinarias labores de examinar a los pilotos continuaron a su cargo pese a que constantes decaimientos en su estado general lo alejaban temporalmente de sus funciones.

Abundante documentación sobre esta faceta de su vida nos es brindada por el Archivo Histórico Militar, hasta 1863 por lo menos.

Doloroso debió serle el tener que alejarse del Colegio Naval Militar. Aún más debió afectarlo el hecho de que a partir de 1861 casi no hubo año que su salud le permitiese asistir a los exámenes. Sus propias justificaciones le debieron saber muy amargas (Archivo Histórico Militar, 1861, carp. 62, leg. 3, doc. 56; 1863, carp. 64, leg. 3, docs. 28 y 29).

### **Aficiones museísticas**

De aquellos años finales, sedentarios y descansados, en fin, extraños en una vida tan agitada, debió provenir la mayor parte de su colección de moluscos y crustáceos, "la más numerosa, bella y rara que conoció la capital". Con ella formó el cuerpo principal de una especie de museo particular, el primero en Lima, ya que su amigo José Dávila Condemarán le seguiría los pasos trayendo de Europa copias de varios de los mejores pintores así como otras piezas dignas de ser exhibidas. Posterior a ambas colecciones, una tercera sería reunida por Manuel Ferreyros, común amigo de don Eduardo y don José, con una numerosa cantidad de piezas mineralógicas (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

A su muerte la colección debió ser vendida, para poder liquidar las deudas que dejaba el Almirante, o en todo caso disuelta, por desinterés de sus herederos (Testamento).

### **"La viuda, hijos, parientes y amigos del señor contralmirante..."**

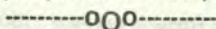
Largo debió parecerle el viaje a aquel cansado cuerpo, ochentaiséis años transcurridos en medio de mares tormentosos y tensas calmas, sembrando "la base de la marina militar" y cosechando el aprecio de sus otrora jóvenes discípulos, cuando la madrugada del 16 de noviembre de 1865, la muerte, esa amenazadora visitante de los últimos años, le cobró las deudas pendientes de 1820 y 1825. Su deceso fue penosamente sentido por la colectividad institucional y científica, resaltándose los no escasos méritos que había acumulado y, como el mayor de todos, el hecho de que "murió pobre y este término es a nuestros ojos la apoteosis de los hombres que como él no tienen este mundo para su reino y han sido además héroes, sabios y, en fin, mártires" (**El Comercio** del 18 de noviembre de 1865).

La nota necrológica que anunciaba sus funerales en el templo de San Agustín, el sábado 18 a las 10 de la mañana, contó entre sus firmantes, además de su hijo Constantino y su yerno Enrique Seoane, a sus sobrinos, el fraile Toribio Chumpitasi y el presbítero José Chumpitasi; a sus discípulos, el contralmirante Francisco Forcelledo y el capitán de navío José Elcorobarrutia; y, finalmente, a sus amigos Francisco José Mariátegui (padre), José Dávila Condemarán, Manuel Ferreyros y al general Nicolás Freyre. La Sociedad de Fundadores de la Independencia participó separadamente el deceso, invitando a sus socios a acompañar los restos desde la noche del viernes (**El Comercio** del 17 de noviembre de 1865).

El sepelio se llevó a cabo conforme a lo anunciado: "los numerosos amigos del que fue modelo de amistad, patriotismo y honradez, asistieron a la ceremonia fúnebre; en todas las fisonomías se revelaba el sentimiento ocasionado por la pérdida de un hombre distinguido bajo todos los aspectos. Un batallón de infantería, un escuadrón de caballería y cuatro piezas de artillería con sus respectivas dotaciones, hicieron los honores de ordenanza" (El Comercio del 18 de noviembre de 1865). Entre los numerosos asistentes figuraban todos los oficiales de marina francos (Archivo Histórico de Marina, Ordenes Generales de la Armada, 1865).

Ostentaba las siguientes condecoraciones: la del Libertador, conferida por decreto del 1 de octubre de 1825; la de los prisioneros de Esteves; la de Junín y la de Ayacucho. (El Comercio del 18 de noviembre de 1865).

Además del castellano y latín dominaba cuatro lenguas foráneas. Dejó inéditos numerosos trabajos científicos, históricos y de otro género, entre los cuales podemos citar unas *Memorias sobre monedas*, presentadas como argumento al momento de introducirse el sistema decimal, el *Proyecto de un muelle y malecón en el Callao*, *observación y reconocimiento de la dársena y playa*; unas *Sinopsis astronómicas*, *Lecciones de Trigonometría* y *Apuntes sobre la historia de la marina nacional* (El Comercio del 18 de noviembre de 1865). El poco cuidado que tuvo para conservar sus propios trabajos ha llevado a que la mayor parte de ellos se hayan perdido o desaparecido.



#### Constantino Carrasco

*El único hijo varón que tuviera en su matrimonio nació en esta capital el año 1841. Inició sus estudios profesionales en el Colegio Naval Militar (1855) de donde pasó al Seminario de Santo Toribio y al Convictorio de San Carlos. Dio algunos pasos iniciales en la pintura, derivando prontamente hacia la poesía donde llegó a adquirir algo de fama. Como todo hombre dedicado a esa ciencia de la literatura, cual es la poesía debió sostenerse con un empleo, ejerciéndolo en el Senado de la República allá por 1864. Su temprana tisis le llevó a trasladarse a Tarma dos años después, donde ejercería el magisterio, y posteriormente a Jauja, donde continuó su labor como maestro (Tauro).*

*Entre sus obras destacan los siguientes trabajos: un Curso de Historia antigua, libro de texto publicado en 1871; la versión poética del drama Ollanta, publicada en 1876; Trabajos poéticos, editados en forma póstuma por don Eugenio Larrabure, en 1878. Efectuó también algunos trabajos libres, dando a conocer un viejo romance relacionado con la expulsión de los jesuitas, el primero de los dos actualmente conocidos, algunos de cuyos párrafos transcribe Augusto Tamayo en su Literatura Peruana (Tamayo: 410-411).*

*Poseía, a semejanza de su padre, un amplio conocimiento del mundo europeo, especialmente en lo concerniente a la literatura, contándose entre sus autores preferidos a Macpherson, Byron y los del Romanticismo francés. En su familiaridad con las culturas antiguas llegó a dominar el latín, el griego, el quechua y el hebreo, siéndole conocido también el francés, el italiano y el inglés. Todos estos conocimientos idiomáticos los aplicó en sus Trabajos Poéticos (Tamayo: 624; Palma: 1314).*

*Enfermizo desde joven, falleció a la edad de treinta y seis años el 2 de mayo de 1877, en la misma ciudad que lo viera nacer, pronunciando en esos momentos supremos los versos que Palma nos ha hecho llegar (Palma: 1314). Con él desaparecía la descendencia masculina de uno de los más grandes marinos de la primera mitad del siglo pasado.*

*Sus vinculaciones con los círculos literarios y poéticos le valieron numerosas muestras de aprecio luego de desaparecido, entre ellas debemos citar las líneas que Palma le dedica en su ensayo La Bohemia de mi tiempo (Palma: 1314).*

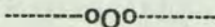
## B I B L I O G R A F I A

- Arguindeguy, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*. Buenos Aires, 1972, t. I.
- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822 - 1933)*. Lima, 1968, 6ta. edición.
- Carranza, Angel Justiniano. "Campañas navales de la República Argentina", en *Colección Documental de la Independencia del Perú*, Lima, 1971, t. VII (La Marina), vol. 1.
- Carrasco, Constantino. *Trabajos poéticos*. Lima, 1878. (vid. Biblioteca Nacional, Colección Paul Rivet).
- Carrasco, Eduardo. *Guía de Forasteros de Lima para el año 1826*. Lima, 1825.
- Informe presentado a la Universidad de San Marcos por el Cosmógrafo Mayor del Perú, Catedrático de Prima de Matemáticas, sobre el "Problema de la trisección del Angulo" en el expediente promovido por el Sr. Prefecto de Arequipa que remitió el Supremo Gobierno a esta ilustre corporación para que produjera su dictamen, Lima, 1845.
- Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año 1851, Lima, 1850.
- Carrera Naranjo, Abel. "San Martín en Huaura. Un valioso plano topográfico de la época" en trabajos del Quinto Congreso Internacional de Historia de América, Lima, 1972.
- Denegri Luna, Félix. "La República" 1826 a 1851" en *Historia Marítima del Perú*, Lima, 1976.
- El Comercio**. Lima
- "Establecimiento de instrucción pública en ciencias exactas y bellas artes", Lima, 18 de mayo de 1839.
- Nota necrológica aparecida en el número del 17 de noviembre de 1865.
- Apuntes biográficos del señor Contralmirante Carrasco, 18 de noviembre de 1865.
- "El primer Congreso Constituyente" en *Colección Documental de la Independencia del Perú*. Lima, 1971, t. XV.
- El Peruano**. Lima,
- Echenique, José Rufino. *Memorias para la Historia del Perú (1808-1878)*. Lima, 1952.
- La Gaceta del Gobierno del Perú**. Lima, 1823 - 1826.
- Leguía y Martínez, Germán. *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*. Lima, 1972.
- Mariátegui, Francisco Javier. "Anotaciones a la Historia del Perú Independiente de don Mariano Felipe Paz Soldán" en *Colección Documental de la Independencia del Perú*, Lima, 1971, t. XXVI (Memorias, diarios y crónicas), vol. 2.
- Medina, José Toribio. "La expedición del corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico. Octubre de 1815, Junio de 1816" en *Colección Documental de la Independencia del Perú*, Lima, 1971, t. VII (La Marina), vol. 2.
- Melo, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*, Lima, 1915, t. III.
- Miller, Guillermo. *Memorias del General Guillermo Miller*, Lima, 1975.
- Odrizola, Manuel de. *Colección de Documentos Históricos del Perú*, Lima, 1863 - 1879, vol. XI
- Ortiz Sotelo, Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera Parte (1657-1845)*, Lima, 1980.
- Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)**, Callao, 1981.
- Palma, Ricardo, *Tradiciones Peruanas completas*. Madrid, 1964.
- Pons Muzzo, Gustavo. "Colaboración de los patriotas peruanos a la Expedición Libertadora" en trabajos del Quinto Congreso Internacional de Historia de América" Lima, 1972.
- Porras Barrenechea, Raúl. *Fuentes Históricas Peruanas*, Lima, 1963.
- Puno, Departamento de, en *Documental del Perú*, Lima, 1970, vol. XXI.
- Raimondi, Antonio. "Historia de la Geografía del Perú" en *El Perú*, Lima, 1879, t. III.
- Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.**, Madrid, 1802.
- Romero, Fernando. *Rodríguez de Mendoza: hombre de lucha*, Lima, 1973.
- Notas para una Biografía del Vicealmirante Guise**, Lima, 1974.
- Serrata, Severiano. "Reconocimiento del morro de Viejas" en la *Guía de Forasteros de Lima para el año de 1826*.
- Stiglich, Germán. *Diccionario Geográfico del Perú*, Lima, 1922.
- Tamayo Vargas, Augusto. *Literatura Peruana*, Lima, s/f. 3ra. edición.
- Tauro del Pino, Alberto. *Diccionario Enciclopédico del Perú*. Lima, 1966-1967.

Vargas, Nemesio. **Historia del Perú Independiente**, Lima, 1903 - 1942.

Vargas Ugarte, Rubén. **Historia General del Perú**, Lima, 1966, t. VI.

Vicuña Mackenna, Bejamín. "La Revolución de la Independencia del Perú desde 1809 hasta 1819" en **El Perú y su Independencia (Antología)**, Lima, 1972.



## ARCHIVOS

### Archivo Histórico de Marina

Libro No. 68: Correspondencia General con la Comandancia General de Marina y otras autoridades el año 1825 e íntegro el de 1826.

Libro 365: Correspondencia con la Comandancia General de Marina, años 1833 - 1834.

Libro 115: Despachos y Nombramientos: 1840 - 1847.

Libro 402: Correspondencia con el Comandante General de Marina, año de 1830.

Personal, nombramientos, 1845. Lima, 19 de marzo. Oficio del Comandante General de Marina provisional, capitán de navío Eduardo Carrasco, agradeciendo al Ministro de Guerra y Marina su designación como tal.

Personal, nombramientos, 1845. Callao, 14 de octubre. Oficio del Comandante General de Marina, capitán de navío Francisco Forcelledo, al Ministro de Guerra y Marina manifestándole haber retomado su cargo.

Personal, Comandancia General de Marina, 1855. Callao 13 de junio de 1855. Oficio del Comandante General de Marina, general José María Raygada, manifestándole al ministro del ramo haber tomado el cargo de Comandante General.

Personal, Comandancia General de Marina, 1857. Callao, 17 de febrero de 1857. Constancia expedida por el Comandante General de Marina, general de división José María Plaza, de haber tomado posesión del cargo en la fecha.

Ordenes Generales de la Armada, 1865. Callao, 17 de noviembre de 1865. Orden General expedida en la fecha por el Mayor de Ordenes de Marina, coronel Cirilo Coronel, disponiendo, entre otras cosas, la asistencia de todos los oficiales francos al sepelio del contralmirante E. Carrasco.

### Archivo Histórico Militar.

1830, carp. 19, leg. 9, doc. 36. Lima, 21 de mayo de 1830. Oficio de la Fiscalía Militar Permanente, E. Carrasco, al Ministro de Guerra y Marina, comunicando no poder asistir al local del Consejo que debe reunirse para ver lo de la fragata **Presidente** por estas convaleciente.

1830, cap. 19, leg. 9, doc. 75. Lima, Oficio de E. Carrasco al ministro de Guerra y Marina, pidiendo se le exonere de la comisión demarcadora de límites con Colombia.

1840, carp. 36, leg. 5, doc. 151. Lima, 5 de febrero de 1840. Oficio de E. Carrasco manifestando que cumplirá a satisfacción del gobierno la comisión que se le encomienda referente a imprimir el diario militar de la campaña.

1843, carp. 42, leg. 3, doc. 32. Lima, 23 de mayo de 1843. Oficio del Capitán de navío E. Carrasco, Director de la Escuela Náutica de Lima, al Ministro de Guerra y Marina, manifestán-

dole quedar enterado de su nombramiento como Vocal de la Junta reformadora de jefes y oficiales excedentes del Ejército.

1850, carp. 51, leg. 3, doc. 23. Lima, 23 de marzo de 1850. Oficio de E. Carrasco agradeciendo al Presidente por el destino que se le concedió como Comandante General del Departamento y notifica que viajará a la capital el lunes o el martes.

1855, carp. 56, leg. 3, doc. 158. Lima 4 de junio de 1855. Oficio de E. Carrasco al Ministro de Guerra y Marina solicitando se sustituya el nombre de Escuela Central de Marina por el de Colegio Naval Militar, al igual que se estila en Europa.

1855, carp. 56, leg. 3, doc. 216. Lima, 8 de noviembre de 1855. Oficio del contralmirante E. Carrasco, Director del Colegio Naval Militar, al Ministro de Guerra y Marina, comunicándole que el capitán José Fernández Nadal se encuentra preso por ser el autor de las calumnias aparecidas en **El Comercio** del día 5 del presente.

1855, carp. 56, leg. 3, doc. 233. Lima 1 de enero de 1855. Nombramiento como Comandante General de Marina expedido por Ramón Castilla a favor del capitán de navío Eduardo Carrasco.

1860, carp. 61, leg. 3, doc. 58. Lima 14 de enero de 1860. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al contralmirante E. Carrasco, notificándole su nombramiento como jurado para examinar a los alumnos del Colegio Naval Militar.

Paquete 1861, 1. Lima, 3 de enero de 1861. Decreto Supremo restableciendo la Escuela Náutica de Paíta y estableciendo la de Arica.

1861, carp. 62, leg. 3, doc. 56. Lima, 3 de diciembre de 1861. Oficio del contralmirante E. Carrasco al Ministro de Guerra y Marina, declinando su nombramiento para examinador del Colegio Naval Militar, por estar enfermo.

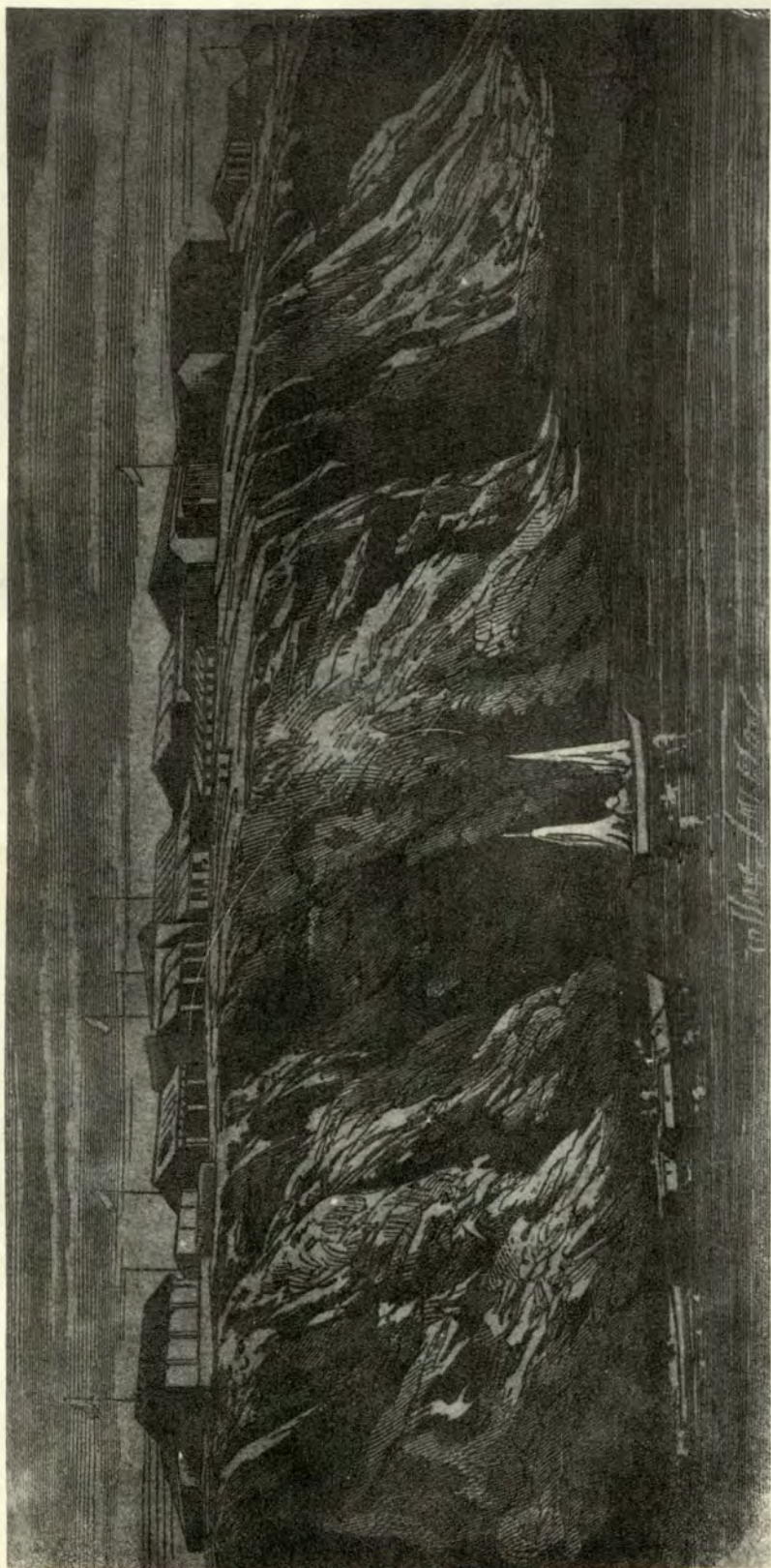
1863, carp. 64, leg. 3, doc. 28. Lima, 13 de marzo de 1863. Oficio del contralmirante E. Carrasco al Ministro de Guerra y Marina manifestándole que se encuentra restablecido de salud y que esumirá sus funciones, solicita como su ayudante al mayor graduado Manuel Elcorrobarrutia.

1863, carp. 64, leg. 3, doc. 29. Lima, 16 de diciembre de 1863. Oficio del contralmirante E. Carrasco al Ministro de Guerra y Marina manifestándole que por estar enfermo no podrá asistir como examinador al Colegio Naval Militar sino dentro de dos o tres días.

Archivo Histórico Riva-Agüero. Documento R-113. Expedientillo sobre renta solicitada por el mariscal José de la Riva Agüero para su madre. En él se encuentra como testimonio de servicio el de Eduardo Carrasco, fechado en Lima el 3 de julio de 1858.

Archivo General de la Nación. Testamento de Eduardo Carrasco. Escribano José Cubillas, protocolo 179, folio 460. Lima, 25 de octubre de 1861. En el índice de testamentos figura equivocadamente en el folio 595 b.

Archivo Histórico de Marina. **Relación Historiada de los Almirantes, jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional tomada en 1861**, tomo 1.





## *Evolución del cabotaje en el Perú y su situación actual\**

C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez

El tema que me toca tratar dentro de este importante evento es el relacionado con la evolución del "Cabotaje en el Perú" y su situación actual. La estructura de mi presentación comprende las siguientes partes:

1. La evolución del Cabotaje en las más antiguas épocas de nuestra historia hasta la Independencia del Perú en el año 1821.
2. Lo ocurrido desde el año 1821 hasta el año 1939, fecha en la que se inaugura el primer tramo de nuestra Carretera Panamericana.
3. Lo ocurrido desde 1939 hasta 1980.

Procedo, pues, a iniciar la exposición.

(\*) *Exposición desarrollada en el Simposio sobre "El Cabotaje en el Perú", realizado del 1 al 5 de diciembre de 1980, y organizado por nuestro Instituto con los auspicios de los Ministerios de Marina y de Transportes y Comunicaciones.*

## GENERALIDADES

Es fundamental que un territorio, caracterizado como lo está el del Perú, por una diversificada riqueza de recursos naturales, disponga de eficientes y bien ubicados puertos que, al constituirse como las puertas principales de salida y entrada al país para su comercio internacional, sirvan también para atender con igual eficacia a su mercado interno. A esta última actividad a aquella que consiste en el transporte acuático de productos entre puertos nacionales, denominado "cabotaje", está dedicada la presente exposición.

El Diccionario Marítimo Español de 1831, define al cabotaje como "la navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de las costas y tomando por guía principal los puntos conocidos de estas". Y el propio diccionario, citando a Copmany, lo define como "navegación de costa en costa, de cabo en cabo, de puerto en puerto" y le aplica los términos sinónimos de "pilotaje práctico".

El Diccionario Marítimo Internacional de Kerchove dice que el término "comercio costero" incluye ocasionalmente el tráfico entre un país madre y sus colonias y que utilizando este término en tratados comerciales incluye el tráfico marítimo entre dos puertos del mismo país, ya sea de la misma costa o de costas diferentes siempre que estos últimos estén conformando una unidad geográfica y política con aquellas.

Muy probablemente, la etimología del vocablo responda a la voz "cabo" como principal accidente geográfico determinante de las inflexiones de la derrota de los buques que a tal tráfico se dedican.

El tráfico de cabotaje constituye una de las dos partes del tráfico marítimo, siendo la otra el tráfico transoceánico.

Para aquellos países que, como el Perú, poseen puertos que tiene acceso por el lado del continente, como es el caso de los ubicados en la región amazónica, en la navegación entre el ámbito marítimo y el fluvial, a través de aguas extranjeras, creemos, con Kerchove, que el término cabotaje no debe dejar de aplicarse. En los EE.UU. de N.A. el término cabotaje se extiende al que se realiza entre sus dos costas, vía Canal de Panamá, así como al que se efectúa entre puertos norteamericanos y Hawaii. En Europa, donde las líneas costeras son comparativamente cortas, el tráfico costero posee una característica más internacional que la de cabotaje propiamente dicho.

## LA HISTORIA DEL CABOTAJE EN EL PERU

### La época pre-hispánica

La "Historia Marítima del Perú" en el volumen II del Tomo 2, cuyo autor es el Dr. Hermann Buse de la Guerra, nos muestra bellamente las primeras noticias sobre el cabotaje en el Perú.

Nos dice Buse que en "La esfera de influencia del país de los Incas", uno de sus primeros artículos medulares (1909), Uhle sostiene que el Perú, desde mucho antes de los Incas, fue escenario de intensos movimientos comerciales con vías acuáticas de comunicación. Hubo, pues, en el Perú desde la época pre-hispánica un comercio a lo largo de la costa principalmente para el transporte de guano de las islas. Tales navegaciones duraban algunas semanas como lo prueba el hecho que las balsas de totora de doble cubierta llevaban tinajas de agua y alimentos. Es interesante señalar que estas navegaciones se prolongaban hasta el Chocó de Colombia y hasta Centro América y, presumiblemente, México. Edwards considera probable que este mismo sistema de navegación costera se mantuviese por mucho tiempo aún establecidos ya los españoles en América, especialmente desde el Callao a Panamá, en un comercio controlado por los españoles pero conducido por los indios.

Primero con embarcaciones de totora y después con balsas de troncos impulsados por velas cuadradas, la comunicación por mar fue a veces preferida a la comunicación por tierra, la que tropezaba con el estorbo de los desiertos.

Este tráfico se incrementó con el desarrollo de la agricultura que demandó grandes cantidades de guano de islas. Puede afirmarse que por lo menos durante mil años, hasta la época de los Incas, se mantuvo este tráfico marítimo. Y si el cabotaje no asumió una escala mayor en esta época de nuestra historia se debió a las siguientes consideraciones:

En primer lugar, faltaron en casi toda la costa, excepto en el Norte, los materiales que habrían permitido la construcción de buenas embarcaciones; en segundo lugar, las islas, marcando un cordón paralelo a la costa, a escasa distancia de ella y muy distanciadas unas de otras, no formaban una cadena de comunicación longitudinal, por lo cual la navegación no fue de isla a isla sino de isla a continente; en tercer lugar se careció de la interdependencia económica de los valles, pues todos cultivaban los mismos productos, situación que varió después cuando los españoles a partir del siglo XVI trajeron al Perú plantas industriales y alimenticias que requerían especiales condiciones de clima, humedad y suelo".

### La época colonial

Durante la conquista y la colonia fue también intenso el tráfico de cabotaje, centrándose la mayor actividad en Guayaquil y Arica. El Dr. José Antonio del Busto en el volumen 1 del Tomo III y el Dr. Guillermo Lohmann Villena en el volumen 1 del Tomo IV de la Historia Marítima del Perú muestra el desarrollo del cabotaje de esas épocas. El Callao recibía la totalidad de los productos y los almacenaba para luego repartirlos a otros puertos. Desde Guayaquil llegaba madera para construir navíos en Paita, Callao e Ilo, así como botes en la costa norteña; venfan de allí también la jarcia, cordeles, pita, cuero, tabaco y canela. En Paita se cargaban los barcos con sacos de maíz, trigo, papas, camotes y frutas, entre otros productos. Chérrepe era puerto que despachaba buen vino; Malabrigo y Huan-chaco magníficas aceitunas; Pacasmayo cabras y Chicama azúcar. Guañape y Huarmey eran puertos fruteros; Santa, azucarero y Barranca, ganadero. Eran también puertos im-

portantes: Chancay, vino; Huaura, sal y Casma, leña, sebo y carbón. Cañete, conocido productor del algodón; Chíncha comerciaba el azogue de Huancavelica y lana de la Sierra; Pisco y San Nicolás, aguardiente; Acari, trigo y maíz; Camaná, dátiles, vino y aceite; Quilca, metal de Potosí, Chule, minerales y vino; Ilo, vino, aceite y guano. Arica era puerto de exportación, muy activo, donde se desembarcaba azogue de Huancavelica, necesario para el beneficio de la plata de Potosí que allí se embarcaba y que por esas razones fue siempre un puerto muy codiciado por los corsarios ingleses y holandeses.

### La época republicana (hasta el año 1935)

La República, según nos la narra el Dr. Félix Denegri Luna en el Tomo 6 volumen II de la Historia Marítima del Perú, se inicia con una clara directiva de San Martín cuando dicta el Reglamento Provisional de Comercio el 1 de octubre de 1821, donde en su artículo 24 prescribe. "El comercio de cabotaje pertenece exclusivamente a los buques y súbditos de este Estado" pero estaba tan debilitada nuestra flota mercante que, en buena cuenta, como lo informó el cónsul británico C.M. Ricketts, el 27 de diciembre de 1826, el cabotaje estaba mayormente en manos británicas. En el año 1836 el Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz refuerza este dispositivo legal de protección a las naves de bandera peruana para realizar el cabotaje y, aún más, trató de poner en marcha una escuela de Oficiales de Marina de Guerra y Mercante pero, desgraciadamente, las conmociones civiles frustraron sus previsiones. Esto último lo logra Gamarra ordenando la creación de la Escuela Central de Marina en Lima y de una Escuela Náutica, pero la de Paita tuvo muy corta vida y la de Lima alcanzó a funcionar solamente en etapas muy avanzadas de la primera presidencia de Castilla, en el año 1850.

No obstante que existía un fuerte proteccionismo, un monopolio en buena cuenta para las naves mercantes peruanas en el cabotaje, la mayor eficacia comercial, la mayor técnica y los menores costos iniciales y de operación de los barcos europeos y norteamericanos daban como consecuencia fletes más bajos que los ofrecidos por nuestros transportistas. Además, los capitales nacionales disponibles eran escasos y tenían otras alternativas mucho más atractivas de recuperación más rápida y segura. Un aspecto que atentó significativamente contra los navieros fue la constante característica de inestabilidad política (que hasta hoy venimos sufriendo en el Perú) de manera que frecuentemente las naves mercantes eran tomadas por el Gobierno para ser empleadas, armándolas, como unidades de guerra. Más aún, cuando se lograba que el Gobierno pagara los fletes estos resultaban tan exiguos y, además, tan tardíos en su cancelación, que no constituía esto ningún negocio. Por último, hay que mencionar la escasez de personal idóneo para tripular las naves mercantes.

En el año 1839 se organizó en Liverpool la Pacific Steam Navigation emitiendo 5,000 acciones de 50 libras esterlinas cada una de las cuales se reservaron 1,000 acciones para colocarlas en Sud-América. El Presidente de entonces, General Gamarra, por intermedio del Ministro de Hacienda General Castilla ordenó al Tribunal de Comercio que tomara 30 de esas 1,000 acciones.

Un año después, llegan a nuestra costa los dos primeros vapores de esa Compañía, el **Perú** y el **Chile**, gemelos 700 toneladas, de ruedas, máquinas de 150 HP, 198 pies de eslora y 50 de manga.

La primera carrera de estas naves se estableció entre Valparaíso y Callao, con carga y pasaje, tomando así a su cargo la parte más importante de nuestro cabotaje. En el Callao la carga era transbordada a buques veleros que la llevaban a Guayaquil y Panamá. Los grandes volúmenes de exportación de guano permitieron aumentar la flota en 1852 con las naves **Lima**, **Santiago**, **Quito** y **Bogotá** de 1,100 toneladas y 450 HP. Con esta flota se extendió la línea hasta Panamá y así también sus operaciones de cabotaje en nuestras costas. Poco tiempo después se agregaron nueve buques más para, en el año 1865, extender la línea hasta Río de la Plata. En el año 1867 se unieron los extremos: Panamá con Liverpool. Así quedó organizada la PSN en dos líneas: los costaneros, desde Panamá a Valparaíso y los transatlánticos, desde Valparaíso a Liverpool. Luego, en el año 1870, los transatlánticos extienden su línea hasta el Callao y en enero de 1872 se llega a establecer ya una nave semanal. En 1874 las naves de la PSN llegan a 54 unidades. Años después la PSN crea la Orient Line, entre Londres y Australia, y reduce entonces la flota del Pacífico. Recién entonces el Perú puede comenzar a utilizar más su propio cabotaje, aunque sumamente débil, pues eran naves a vela que además de pequeñas no estaban movidas por vapor.

No se encuentra explicable que en todo este lapso, desde la llegada al Perú de las naves de la PSN los distintos Gobiernos no se preocupasen de emplear a bordo de esa flota a personal peruano. Grau y Colonna, que lo hacen de motu propio, son una de esas excepciones. Excepto la Compañía alemana **Kosmos** que participaba en parte del cabotaje, este tráfico se repartió luego entre la PSN y la Compañía Sudamérica de Vapores (CSAV) de Chile, cuyas naves se convertían en transportes militares en caso de guerra. Se funda esta última empresa en el año 1872 para realizar cabotaje en Chile con 4 insignificantes naves (**Maipú**, **Paquete de Maule**, **Bio Bio** y **Huanay**) a las que se agregan después el **Lamar** de 404 toneladas y el **Copiapó** de 800 toneladas, extendiéndose la línea hasta Arica en el año 1871, con viajes semanales entre ese puerto y Valparaíso. En 1873 se prolonga la ruta hasta el Callao con el **Copiapó**, el **Limari** y el **Rímac**, el **Itata**, el **Loa**, el **Lontue** y el **Amazonas** que llegan hasta Pimentel primero y a Tumbes después. En 1874 la CSAV llega a Panamá y se vuelve entonces tan competitiva que la PSN comprende la necesidad de establecer una especie de comunidad (lo que hoy sería una conferencia marítima) entre ambas compañías para repartirse equitativamente las cargas. Aumenta después la flota chilena con los buques **Palena** (3,000 toneladas), **Aconcagua** (3,000 toneladas), **Imperial** y **Mapocho**, entre otros.

Desde la iniciación de sus actividades en 1872 la CSAV hizo servicio de cabotaje en el Perú, primero entre el Callao y puertos sureños y más adelante en todo el litoral. La Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, creada en el año 1906 extendió su servicio a Chile y contó como era natural, con la debida reciprocidad pero operando en este tráfico durante muy poco tiempo por el advenimiento de la I Guerra Mundial que la obligó a restringirse de manera de poder atender mejor su propio cabotaje y su línea al

Canal de Panamá. Mientras tanto la CSAV continuó haciendo el cabotaje en nuestro litoral hasta el año 1928 en el que el Gobierno del Perú le impuso un derecho de peaje y la obligación de elevar una solicitud año a año para poder ejercer dicho servicio. Aún así, aunque en forma limitada continuó la CSAV participando en nuestro cabotaje hasta el año 1940, en que transpasa sus naves de cabotajes a la Marítima Chilena S.A. ¿Por qué razones la participación de la bandera nacional hasta aquí, era débil? Hay varios motivos que ya hemos dejado anteriormente anotados. El éxito creciente de la PSN y de la CSAV dominaban nuestro cabotaje, especialmente la primera de las nombradas cuando cerró el circuito Liverpool - Panamá - Costa Occidental de Sudamérica con la construcción en 1855 del ferrocarril entre las dos costas de Panamá en cuya obra la PSN había hecho parte de la inversión. Para costear la extensión de sus servicios (especialmente el relativo a la línea Liverpool-Valparaíso, cuando el ferrocarril panameño insistió con una comisión desproporcionada de los pasajes y fletes) la PSN tuvo que aumentar su capital y es notable que entre los años 1869 y 1873 nada menos que 39 buques fueron adicionados a esa flota haciendo de esta Compañía naviera la más grande del mundo. El cabotaje nacional, sin embargo, fue respetado en lo concerniente al transporte de guano para el consumo nacional aunque, por otro lado, este volumen no poseía una mayor significación dentro del tonelaje total de este producto de exportación que, como queda dicho, era embarcado en naves extranjeras. Téngase en cuenta que aún cuando nuestra flota mercante aumentó el número de sus unidades a la cifra de 148 buque, toda ella estaba compuesta de embarcaciones a vela, no competitiva, por lo tanto, con las naves de vapor extranjeras y no solo en razón de su diferente y más avanzado medio de propulsión sino también a las capacidades de bodega pues mientras que nuestras 4 fragatas poseían entre 337 y 441 toneladas las naves inglesas y chilenas superaban esa capacidad en hasta 7 u 8 veces ese tonelaje. Ni qué decir de nuestras barcas (entre 154 y 336 toneladas) de los bergantines (desde 94 hasta 252 toneladas) y de las goletas (desde 20 a 140 toneladas). El historiador Heraclio Bonilla, en el volumen 5 titulado "Los mecanismos de un control económico" nos dice que la Guerra con Chile cerró el ciclo del guano de la economía peruana, un producto que, por otra parte, venía siendo mal comercializado y despilfarrado por el Perú a pesar de que los ingresos económicos que generaba constituyeron, desde el año 1830 hasta el año 1870 el basamento material de la economía y cuando éste comenzó a declinar, Pardo inició el fomento de la explotación del salitre.

El Dr. Raúl Palacios Rodríguez en sus trabajos de investigación para la segunda parte de la Historia Marítima del Perú (lapso 1852-1930), que será publicada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en el año 1983, nos ha proporcionado datos interesantes de lo ocurrido con el cabotaje después de la Guerra del Pacífico. Nos dice que durante la administración del General Cáceres se dispuso, por decreto del 31 agosto de 1886, que solo se permitiría la navegación en el litoral a los buques de vela que enarbolasen el pabellón nacional. Esta disposición, que no incluía a las naves de vapor, tuvo una corta vigencia.

Un año después, el mismo Cáceres, ante la falta de naves nacionales comprometidos en este tráfico, concedió a los extranjeros domiciliados en el país permiso para adquirir la propiedad de naves mercantes con bandera nacional. En el año 1888 el Ministro de

Guerra y Marina propuso al Congreso celebrar con alguna de las compañías marítimas en el Pacífico un contrato de navegación que redundase en beneficio del país a cambio de concesiones en la rebaja de impuestos y fletes. En 1889 el Ministro Ferreyros pide que se dicten leyes protectores específicos en vista del aumento del tráfico de buques extranjeros en detrimento de nuestro anhelo y aspiración.

De igual parecer fue el Ministro siguiente don Belisario Suárez. Y así lo hicieron los demás Ministros hasta el año 1900.

El nuevo siglo comenzó a presentar los frutos de todas esas reclamaciones a favor de nuestra flota mercante.

Todas las naves de cabotaje nacional serían exoneradas del pago de toda gabela o derecho; las patentes de navegación y los arqueos de los buques se harían libre de todo gravamen así como los certificados de navegabilidad. Se estipuló también, y en forma muy rigurosa, que las naves nacionales tendrían, dentro de la dotación, por lo menos a un quinto de tripulantes nacidos en el Perú, además de ser favorecidos con un subsidio. A los jefes, oficiales y guardiamarinas de la Armada que sirviesen en la Marina Mercante Nacional con permiso del Ministerio se les abonaría en su respectiva libreta la mitad del tiempo de servicios.

Hasta la aparición de la CPVDC, además de la CSVA y de la PSN, también participaban del cabotaje las compañías alemanas Roland, la Hamburg Pacific Line y la Merchant's Line, las que se habían ido agregando a la presencia de los Kosmos que, como ya hemos mencionado, operaba desde antes de la Guerra del Pacífico. Los veinticinco años posteriores a la Guerra con Chile constituyeron un triste panorama al menos en lo relativo a nuestro escenario marítimo; no poseíamos ni siquiera la cantidad mínima necesaria de lanchas con las que las autoridades de capitanías y de aduana debían recibir las naves; el mantenimiento de las instalaciones portuarias era prácticamente inexistente; el funcionamiento de las aduanas era sumamente ineficaz; el reglamento de capitanías no precisaba ciertas funciones básicas para los capitanes de puerto; el contrabando campeaba con gran impunidad; hasta el año 1903 existían solamente 3 faros (Supe, Palominos y Mollendo); las naves eran recibidas en puerto solamente hasta muy tempranas horas del anochecer. Todo ello, y algunas otras cosas más, atentaba, pues contra el desenvolvimiento del cabotaje. En razón de tales argumentos podemos expresar que si bien antes de la guerra con Chile el Perú vivió, como lo hemos dicho ya, toda una época de inestabilidad política, después de esa funesta guerra la nación quedó profundamente postrada. Y la crisis del cabotaje no fue sino uno de sus testimonios.

Téngase en cuenta que recién terminada la I Guerra Mundial las empresas privadas navieras nacionales (de los que haremos referencia muy pronto) comienzan a introducir la propulsión a motor en sus discretas embarcaciones generalmente lanchones de madera del rango de 50 hasta 200 toneladas hechos en Concepción (Chile)—. Es decir, tampoco el Perú había iniciado la industria de construcciones navales.

La CPVDC nace y se desarrolla en este desventajoso ambiente. En el año 1909 esta compañía estatal adquiere el vapor **Ucayali** construido en los astilleros británicos **Cammell Laird y Compañía**, de 20 nudos y 4,475 TDM carguero y también para pasajeros (112 en camarotes de 1ra., 98 en camarotes de 2da. y 200 en cubierta). Pocos días después adquirió el **Huallaga**, de similares características, que se incendió dos años después frente a **Huarmey**.

A los tres años de fundada la CPVDC su situación económica se tornó muy difícil a pesar de que había adquirido una tercera nave, la barca alemana **Elizabeth** de 2,468 TRN la que recién entró en servicio en 1917. Tanto el **Ucayali** como el **Huallaga** fueron destinados al cabotaje para, pocos años después, extender su servicio hasta Panamá.

A partir del año 1910, habiendo mejorado la situación económica de la Compañía, se contrató, en Francia, la construcción de las naves **Mantaro**, **Pachitea** y **Urubamba** de 6,400 TDW cada uno de ellos. Poco después se mandó construir el nuevo **Huallaga** para reemplazar al primero, que se perdió en **Huarmey**. Este esfuerzo financiero colocó nuevamente a la CPVDC en difícil situación económica aunque ya en el año 1912 se había extendido el servicio hasta Valparaíso, pero de todos modos dependía siempre de fuertes subvenciones del Gobierno porque no operaba con un sentido adecuadamente comercial ni su sistema de controles era adecuado. Algunas administraciones de la CPVDC atribuían esta crisis económica a la competencia de las CSVA y PSNC así como pedían que se limitase el número de puertos de recalada a estas dos en beneficio de la empresa estatal peruana. La CPVDC reclamada el 50 o/o del tráfico total así como usufructuar de un precio del petróleo igual al 50 o/o del costo de mercado.

Durante la Primera Guerra Mundial la mayoría de las naves extranjeras que operaban en nuestras costas las abandonaron, ya sea porque pertenecían a naciones beligerantes o fuese porque buscaron mejores mercados. En esta forma la empresa peruana quedó libre de competidores para dedicarse al cabotaje mejorando su situación económica. En 1918 el Gobierno disminuyó fuertemente su subvención pero aún así, la compañía conservaba la política de rebajar los fletes para el transporte de alimentos. Durante este conflicto bélico mundial nuestro Gobierno requisó cuatro naves alemanas que fueron bautizadas con los nombres de **Iquitos** (después **Amazonas**), **Paita** (después **Apurímac**), **Perené** y **Eten** (después **Rímac**).

En el año 1921 ocurre una aguda crisis de fletes en el movimiento marítimo mundial en marcada escasez de carga de manera que la excesiva cantidad de naves constituyó un serio problema.

Esta situación se tornó mucho más precaria en el año 1923 en el que la CPVDC tenía que competir, ahora sin subvención estatal significativa, con compañías extranjeras que si lo estaban en forma apreciable. En 1924 el **Mantaro** encalló en Cartagena (Colombia), el **Perené** colisionó en Canadá y la barca **Elizabeth** (ahora denominada **Mairo**) naufragó en Lobos de Tierra. Entre 1925 y 1930 la crisis se acentúa debido al recargado y difícil servicio de cabotaje en operaciones de auxilio que la flota tiene que realizar a raíz

de fuertes lluvias ocurridas en todo el territorio nacional en ese año 1925. Además, el **Ucayali**, **Rímac** y **Apurímac** son intensamente empleados en una insistente campaña patriótica en Tacna y Arica en los prolegómenos del plebiscito de las provincias irredentas. En 1927 el **Huallaga** naufragó en Ilo.

En 1928 a mérito de una nueva ley de cabotaje, la CPVDC vuelve a gozar de cierto alivio económico, aunque siempre mantuvo una tendencia a atender el cabotaje en pequeñas naves para poder disponer de sus naves de mayor porte hasta Panamá. En el año 1932 se inauguró el servicio de cabotaje a Iquitos con la nave **Perené**.

En el año 1933 el gobierno dispuso la incautación, con motivo del Conflicto con Colombia, de las naves **Rímac** y **Ucayali**, esta última en mal estado, quedando el resto de la flota en situación de alerta para el caso de necesitarlas para esta emergencia nacional. Esta situación anormal se extendió hasta el año 1936, y, naturalmente, golpeó fuertemente la, por demás, ya poco sólida economía de la CPVDC. Detengámonos ahora en la reseña del desenvolvimiento de la CPVDC y hagamos también ciertas referencias a otras naves particulares que participaban del cabotaje.

Una de las empresas típicas del cabotaje peruano fue la de los Ferraro. Fue esta una de las primeras en nacer y una de las últimas en morir.

Se inició esta empresa con pequeños veleros: **Malasia**, **Atilio**, **Rímac**, **Independencia**, **Virginia** y **Matilde**, dedicados al cabotaje, sobre los cuales no existen noticias ni documentos sobre sus características.

En el decenio de los años veinte Ferraro Hermanos empiezan a participar en el cabotaje en forma más significativa ya que adquieren al **Manuelita** en el año 1920 y el **Albatros** en el año 1925, los que operaron hasta 1932 y 1940 respectivamente. El **Manuelita**, de 80 toneladas, se hundió frente a las Salinas (Huacho) y el **Albatros** de 120 toneladas, naufragó por colisión con el **Quiruvilca** (nave de la empresa Dalmau). Estas dos naves transportaban productos alimenticios (harina, fideos, cerveza, etc.) y otros productos, como por ejemplo velas, a las haciendas azucareras del valle de Cañete y a los algodoneros de los valles de Chíncha, Pisco e Ica.

Hacia el año 1940 se incrementó esta flota privada con nuevas: **Triunfo** con 140 toneladas, **San Francisco**, con 180, **Lobo** con 200, las que hacían el mismo tráfico para los valles del Norte retornando con carbón de palo de Paita o arroz de Eten o Pimentel pues desde Salaverry hasta el Callao no existían productos susceptibles de embarcarse.

Ferraro Hermanos adquiere en los EE.UU. de N.A. la nave **Corona**, de 270 toneladas, en el año 1927, la cual se dedica al transporte de fruta desde Guayaquil con destino a Supe, Huacho y Callao, nave que se perdió frente a Salaverry, por haberse atravesado a la mar cuando navegaba con mar gruesa. Este tráfico duró poco tiempo pues al desaparecer los sembríos de caña de azúcar del valle de Lima estas naves se ocuparon de transportar este producto desde el Norte al Callao, tanto para el consumo como para la industria.

La aparición de la carretera panamericana acabó con el cabotaje en los valles de Chincha y de Ica, así como a los norteños más cercanos a Lima. Con el advenimiento de la II Guerra Mundial el cabotaje nacional recibe un moderado impulso que, en parte, se ve neutralizado por la aparición de la carretera longitudinal del litoral. Este incremento, que fue bien aprovechado por los Ferraro, se debió al aumento de las importaciones las que obligan a las naves transoceánicas extranjeras a no ingresar a puertos peruanos que no fuese el Callao para evitar tener que pagar altos costos portuarios solamente para dejar allí unas cuantas toneladas. Las operaciones de transbordo, pues, con origen Callao a otros puertos peruanos, abrió nuevas posibilidades a las empresas dedicadas al cabotaje. Estas operaciones beneficiaron más a aquellas empresas de cierta magnitud, como la de los Ferraro, pues las más pequeñas, por no haber renovado sus unidades, fueron desapareciendo al perder las suyas por diversas circunstancias pero, especialmente, por viejas y obsoletas.

Aun en los años cincuenta la carretera Panamericana continuaba siendo transitada por camiones de una capacidad de 5 y 10 toneladas de modo que todavía, a pesar de que no se pagaba peaje en ese transporte terrestre, resultaba más rentable utilizar el cabotaje.

En el año 1948 Ferraro Hermanos adquieren la motonave **San Felipe**, de 350 toneladas y en el año 1956 el **Clelia** de 900 toneladas, el **Rosa** de 1,000 toneladas, y el **Veracruz** de 2,500 toneladas. El **Clelia** fue una de las primeras naves que hicieron tráfico de abastecimiento a los asentos mineros de Toquepala y de Marcona. Todas estas naves se dedicaron al tráfico costero de arroz y azúcar, compitiendo, entre otros, principalmente con los del Sr. Hans Stock, Tille, Saturno y Neptuno, más o menos de las mismas características que también fueron adquiridos a finales de los años cincuenta. Estas últimas adquisiciones, tanto por parte de Ferraro como de Stock, se hicieron cuando el cabotaje llegaba a su fin. Por la carretera Panamericana comenzaba a circular ya camiones de 20 toneladas y, por otro lado, se iniciaba el boom de la harina de pescado peruano en el mercado internacional de manera que las naves más importantes de cabotaje comenzaban ya a participar de las exportaciones de este importante recurso nacional.

Poco tiempo después de la adquisición de estas últimas naves los Ferraro adquieren el **Rosaldina**, de 3,500 toneladas y el **Stella Maris** de 6,500 los que fueron empleados para exportar al Golfo de México, mientras que el **Rosa** participaba de los cargamentos de ganado en pie desde Buenaventura (Colombia).

Sin entrar en mayores detalles mencionaremos que en el tráfico de cabotaje transportando, del Norte al Sur, azúcar, arroz, carbón, leña, durmientes, madera, pasto seco en fardos, trigo, maíz, cilindros de alcohol, etc., y desde el Sur, con tamarindo, cebollas y ajos, chalona en fardos, ganado en pie, etc., también operaban las siguientes naves entre otras:

**NOMBRE DE LA EMBARCACION****PROPIETARIO O AGENTE**

Salaverry, Chimbote, Quiruvilca	Juan Dalmau
Beduino y Don Ernesto	Navarro Hermanos
Centenario y Limeña	Expreso Marítimo (C. Mould)
Rosita y Cape Gaspe	Andrés Gaggero
Sea King y Montecristi	Manuel R. Bazalar
Terrible	Tille Compañía Naviera
Optimist y Adolfo	Alejandro Cordiviola
Santa Fe y Happy Days	Aurelio Gaviño
Floreana	Suito y Pérez
Chiclayo	Compañía de Navegación Penquín
Penquín y Peonlite	Julio Maldonado Coloma
Ciudad de Sullana	Alfredo Pérsico
Alfredo Pérsico	Pflucker Hermanos
Foca	Luis E. Ego-Aguirre
Tango	A.M. Batle
Chancay	Fidel Escuza Villalobos
San Lorenzo	F. Woll y Cía.
Irene, Miramar y San Juan	Esteban Massa
Olga y Chancay	Aguirre
Huascarán y Mascota	Viuda de Piedra
Augusto y Ricardo	Henry Brutton
Soffá	Mandriotti
San Nicola y Cecilia	Piaggio
Tucillal	Justo Sánchez
Centenario	Leigh
Santa Elena	

Todas estas embarcaciones eran de tonelajes menores a los 250 toneladas. Un tráfico que, como dato curioso que quisiéramos mencionar, es el realizado por el **San Nicola** que operaba entre Chilca y el Callao, transportando yeso. Algunos de estos participaban también de cargamentos de cilindros de aceite, grasas, lubricantes, embarcados en Talara, así como de minerales en saquillos y guano, entre puertos.

En lo que respecta al Callao todas estas naves descargaban a lanchones que luego eran remolcados hasta el muelle desde donde la carga se colocaba en carros tirados por mulas y caballos para transportarla a los almacenes de aduana cuya ubicación estaba en el Real Felipe.

### **La aparición de la carretera Panamericana**

Hasta los años 1935 y 1936 la comunicación por vía terrestre a lo largo de nuestro litoral, era muy dificultosa e insegura. Se traficaba por sendas y arenales y los pocos vehículos que lo hacían se quedaban generalmente atascados o averiados sin poder lle-

gar a sus destinos. La otra vía, que recién se iniciaba, era la aérea, pero sólo para pasajeros pues las aeronaves de la Compañía Faucett, que realizaba esos vuelos, eran pequeños y solamente para 8 pasajeros. El tráfico de cabotaje, con todas sus deficiencias que ya hemos anotado, era pues, realmente, la única forma como podían establecerse comunicaciones entre diferentes puntos de la costa del Perú. El Gobierno del Mariscal Oscar R. Benavides, concibió la necesidad impostergable de comenzar a construir la carretera longitudinal paralela al litoral y que después se denominó Carretera Panamericana pues hasta ese año la entonces Unión Panamericana (hoy Organización de Estados Americanos - OEA-) no había comenzado a realizar los llamados congresos panamericanos en los cuales se discutió la forma de llevar a cabo el trazado y diseño de la carretera que debía unir a las Tres Américas. Es importante señalar esto porque fue prácticamente el Perú el pionero, dentro del ámbito de la costa del Pacífico, en la construcción de tal tipo de vía de comunicación terrestre. Como veremos más adelante la falta de una política adecuada de mantenimiento de este importante bien de capital, de una carretera con una vida útil aproximada de 60 años, determinó que el Perú fuese paulatinamente superado en mantenimiento de vías terrestres por nuestros países vecinos y que hoy, por ejemplo, no se puede cubrir en la mayor parte de los tramos ni el 30 o/o de los costos de mantenimiento que requieren nuestras carreteras. En el año 1975, por ejemplo, costaba construir un kilómetro de carretera entre 8 y 12 millones de soles, dependiendo su costo entre estos límites si la vía se construía en terreno llano, ondulado o quebrado. En ese mismo año 1975 el costo de mantenimiento era de aproximadamente S/. 250,000.00 y S/. 300,000 anual, por kilómetro. Hoy estos costos se han duplicado.

Volvamos al año 1936 del gobierno de Benavides.

Para ejecutar su plan, Benavides creó en ese año la Dirección de Caminos, perteneciente al ex-Ministerio de Fomento y Obras Públicas.

Su primer Director fue el Ingeniero Federico Basadre Grohman, una persona a quien la nación tendrá que rendirle siempre un gran homenaje, tal como, en el campo de la historia y del civismo, lo hará siempre con su ilustre hermano Jorge, recientemente fallecido.

La Carretera Panamericana se construyó, inicialmente, con 5.00 metros de ancho y con bermas de 0.50 metros a cada lado para una resistencia vehicular de 36 toneladas. Primero se construyó el tramo Norte, todo asfaltado, desde Lima a Chiclayo y con tramos entre Chiclayo y Piura y Piura-Tumbes, tarea que quedó terminada en el año 1939. En la parte Sur se iniciaron las obras en el año 1939, asfaltada hasta Nazca y luego, sin asfaltar, Nazca y Chala. Un año después, o sea en el año 1940, se construye, sin asfaltar, el tramo Chala-Arequipa y, en las mismas condiciones, algunos tramos entre Arequipa y Tacna. Recién en el año 1953 se asfalta toda la carretera hasta Arequipa terminándose los trabajos en el año 1955 y recién en el año 1970 logramos completar la cinta de asfalto hasta Tacna. En los últimos veinte años hemos ido variando las dimensiones de la carretera hasta cubrir ahora anchos variables entre 6.70 y 7.30 metros con bermas de 2.40 a 3.00 metros a la vez que se han reforzado todos los puentes hasta lograr una resistencia de 50 toneladas.

Esta es la sucinta historia de nuestra Carretera Panamericana.

Y ahora cabe preguntar ha sido la carretera panamericana la gran responsable de la muerte del cabotaje en el Perú?

Diríamos que sí y que no. Diríamos que sí porque, como lo hemos expuesto ya, el hecho de que no se pagase peaje (sólo con el primer gobierno en el año 1963 del arquitecto Fernando Belaúnde Terry se inició esta política en tramos muy cercanos a la capital) significó que el transporte carretero en la faja paralela al litoral fuese aparentemente muy barata. Digo aparentemente porque en realidad en vez de que los usuarios pagasen ese peaje de todos modos, en alguna forma, la población peruana ha asumido los gastos de mantenimiento de esta vía.

Digamos que no porque el cabotaje era sumamente deficiente, fundamentalmente a causa de los siguientes factores: documentación exigible por las autoridades para la recepción y despacho de naves en los puertos sumamente engorrosa, distinta y complicada para cada puerto y al extremo de que una nave procedente de otro puerto nacional en tráfico de cabotaje tenía que presentar a las autoridades la misma cantidad de documentos que aquella en tráfico transoceánico. Las altas tarifas portuarias para el servicio a la nave y a la carga y para la estiba y desestiba por el orden de magnitud de los fletes marítimos internacionales, constituyeron y constituyen aún, un obstáculo para el desarrollo del cabotaje.

El resultado de toda esta historia es que, hoy por hoy, nuestro cabotaje opera exclusivamente en lo relativo a los combustibles (crudos y derivados) y en el tramo San Juan-Chimbote para el acarreo de minerales a la siderúrgica de este último puerto.

Regresamos ahora a la CPV.

Pareciera que la aparición de la Carretera Panamericana no hubiese ejercido ninguna influencia negativa sobre la CPVDC la que a partir del año 1935, y a mérito de una disposición gubernativa entró en reorganización. Tal reorganización se produjo porque la Compañía había agotado sus reservas acumulados en el curso de la I Guerra Mundial. Se pusieron las acciones a disposición del público, pero este no se interesó en el negocio.

En el año 1932 se había autorizado a la Compañía para extender el cabotaje al oriente amazónico. La Compañía operaba entonces con las naves **Antaro**, **Urubamba**, **Ucayali**, **Apurímac**, **Perené** y **Rímac**, deficientemente operativas, además del **Inambari** al que administraba pues era de propiedad del Ministerio de Fomento.

En el año 1937 se adquirió el **Marañón** y en el año 1938 el **Ucayali**, de 3,300 y 3,800 toneladas respectivamente. El segundo de los nombrados reemplazó a su homónimo, dado ya de baja.

Hemos dicho que la CPV no dejó de realizar cabotaje aún cuando la carretera panamericana entró en actividad y lo hizo no solamente porque no participaba de ninguna

conferencia marítima sino también porque el advenimiento de la II Guerra Mundial en esas circunstancias hizo que el Gobierno destinase a esa flota para el aprovisionamiento de alimentos a nuestra población, máxime cuando gran número de naves extranjeras, como ya había sucedido durante la I Guerra; abandonaron nuestras aguas.

En 1941 la motonave danesa **Ireland** de 5,000 toneladas, incautada por el Gobierno, se incorporó a la flota de la CPV con el nombre de **Tumbes**, nave que fue destinada a tráfico internacional entre nuestras costas y Argentina y Uruguay, trayendo trigo desde esos países y en el año 1942 la CPV compró los cinco barcos que pertenecían a la firma Aguirre los que, aunque pequeños, anticuados y deficientes, también fueron destinados al servicio de cabotaje. La Compañía, que desde el año 1946, se denominaba ya Corporación Peruana de Vapores, repitió la misma historia de los días vividos desde la I Guerra, es decir, altísimos costos de explotación de su flota, imposibilidad de competir con modernas naves de líneas extranjeras ante una flota nacional que no renovaba ni material ni sistemas de administración, con fletes muy reducidos dictados por los distintos Gobiernos para no encarecer los artículos de primera necesidad, no obstante la oportunidad que nos brindó la Guerra Mundial para el cobro de tarifas más altas, y todo esto sin poseer centros de capacitación para formar Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

En el año 1947 la CPV pudo adquirir una flota de buena calidad; el **Amazonas** de 10,584 toneladas y el **Yavarí** de 10,696 toneladas, ambas naves de vapor y las motonaves **Huallaga, Napo, Putumayo, Pachitea**, con un tonelaje de 6,000 cada una.

Recién con esta flota la CPV abrió líneas propias para el comercio de ultramar y con esta flota, ironías del destino, termina por desfallecer, definitivamente, nuestro agonizante cabotaje.

Qué actividades realizaba por entonces (hablemos del año 1951) la flota transoceánica de CPV? Importaba trigo, arroz, cemento y, desde Nicaragua, ganado de camal; exportaba minerales, carbón de piedra y otros, siempre en tráfico de naves trampas, pues, como lo hemos dicho ya, CPV no era miembro de ninguna conferencia marítima.

Ya en el año 1951 solamente el 25.7 o/o del transporte realizado por CPV era carga de cabotaje, o sea, casi la mitad del porcentaje registrado en el año 1949.

El año 1953 la aguda crisis que azotó al mundo agravó otra vez la situación económica de la CPV. En el año 1954 y 1955 se dan de baja a los **Apurímac, Mantaro, Urubamba, Marcapata, Sama** y **Perené** y con la venta de este material se adquirieron dos naves que llevaron una vez más, los nombres **Mantaro** y **Urubamba**.

Con la muerte del cabotaje decayeron vertiginosamente las actividades portuarias de Tambo de Mora, Cerro Azul, Pisco, Chala, Lomas por el Sur y por el Norte, en Chancay, Huacho, Supe, Huarmey y Casma.

En el año 1960 la CPV transportaba en cabotaje solo el 3.6 o/o de su volumen total de tráfico.

Nos aventuraríamos a declarar que no cabe hablar de costos comparativos entre el transporte de cabotaje y carretera sino a partir del año 1970 en que se termina el asfaltado de la carretera panamericana entre Tumbes y Tacna. Es interesante anotar que en el año 1970 Siderperú, en un simpático gesto de promover el cabotaje, realizó un fuerte embarque de productos siderúrgicos en el tramo Chimbote-Matarani con el lamentable resultado de haber pagado, al final de la operación, más de dos veces el costo de lo que pudo significarle por carretera, pero, repitamos, a través de una carretera en la que no se aplicaba como prácticamente hoy tampoco se hace, el peaje y que a mayor abundamiento no hubiese sido ese el medio de transporte para este traslado. Es más ni siquiera después del año 1970 se disponía de cifras concretas para comparar costos entre los distintos medios de transporte costero (buque, camión y avión) por la sencilla razón de que no existía un estudio sobre el desarrollo del cabotaje en el país.

Esto se comienza a lograr solamente cuando la Dirección General de Transporte Acuático y la Sectorial de Planificación del recientemente creado Ministerio de Transportes y Comunicaciones (año 1969) inician coordinadamente, el primer estudio serio y completo, a nivel de prefactibilidad, y quizás, uno de los mejores que hace nuestra Administración Pública en toda su historia y que está en proceso de impresión, cuya fase de factibilidad ya ha culminado.

En las próximas exposiciones a partir del día de mañana ustedes tendrán oportunidad de escuchar ese estudio.

### **Conclusiones:**

De lo expuesto a través de toda esta historia del cabotaje en el Perú establecemos las siguientes conclusiones sobre los motivos que determinaron su desaparición en el país.

### **Razones de tipo histórico**

- 1) El Perú se caracteriza por su inestabilidad política. En un ambiente así es improbable la inversión privada, por ejemplo, en el negocio naviero, y al empobrecerse la nación por ausencia de este tipo de inversión el Estado se ve obligado a subsidiar, se torna excesivamente proteccionista y da como resultado que, por ejemplo en el tema que estamos tratando ahora, la naviera estatal, con relativo éxito, o simplemente sin él, no pudo llenar el vacío que dejó la inversión particular.
- 2) Similarmente, los conflictos bélicos del presente siglo ocurridos con Colombia y con Ecuador han influenciado también para frenar el desarrollo de nuestro cabotaje al tenerse que emplear sus naves en funciones distintas a las comerciales.
- 3) El Perú no ha desarrollado (aunque en los tres últimos decenios se observe algunos avances) una verdadera conciencia marítima, lo que no le ha permitido visualizar el valor del mar como vía de transporte comercial en relación con los otros medios de transporte con el fin de buscar la optimización de la economía

en el traslado uni o multimodal para cada tipo de carga y para cada tramo básico del trayecto entre los centros de producción y de consumo.

- 4) La falta de centros de capacitación para Oficiales de la Marina Mercante que recién se hacen presentes con cierta regularidad en el decenio de los años cuarenta de este siglo con una escuela a cargo de la Armada Nacional y, en forma, más sólida y permanente al iniciarse el decenio de los setenta con la creación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es una clara ratificación, en nuestra opinión, a tal declaración.
- 5) No solamente, no hemos tenido conciencia marítima. Tampoco Amazónica. Porque si hubiésemos desarrollado el cabotaje éste hubiese presionado hacia la mejor vinculación con otros modos de transporte (carretero y ferrocarrilero) y estos a su vez sobre el cabotaje estableciéndose así el instrumento generador que en cadena hubiese ido penetrando al país hasta alcanzar la región amazónica, por ejemplo Pucallpa, uno de los puntos por los cuales debe hacerse realidad la idea de que el Perú es también, aunque lo sea indirectamente, un país atlántico a través del cabotaje fluvial que también tenemos que desarrollar y que, en este seminario, no constituye un tema sobre el cual habremos de ocuparnos.

Si no hemos tenido una visión de nuestro cabotaje nacional se hace difícil pensar en la facilidad con la que deberíamos llegar al cabotaje andino.

#### Razones de tipo estructural

- 1) El Perú no ha podido liberarse todavía de una situación de economía dependiente. Ha adoptado modelos de consumo que no son necesariamente los más convenientes al país. No ha desarrollado, por ejemplo una industrialización de alimentos que está en capacidad de producir prefiriendo importar otros inclusive elaborados que le son extraños y que gravan fuertemente su economía. Esta conducta, por esta y por otras razones, ha llevado a la nación a absurdas situaciones en las que se ha visto obligado a importar productos que son oriundos de esta tierra no habiendo creado, por eso, polos de desarrollo, por ejemplo agrícolas, que hubiesen incentivado al cabotaje.
- 2) Al no existir flota nacional significativa de cabotaje y ser atendido este por naves extranjeras ha gravitado muy fuertemente en nuestros puertos la actividad económica del transporte marítimo internacional que juega alrededor de la estructura del valor de los fletes en la que domina fundamentalmente el dolar norteamericano. De esta manera esta divisa en alguna forma, se ha constituido en la referencia para el diseño de tarifas portuarias a la nave y a la carga y de aquellos a la manipulación de los cargamentos por los gremios marítimos. En consecuencia, cualquier **quantum** tarifario que hubiese que aplicarse al cabotaje y que, indudablemente, tendría que ser menor que el que corresponde al comercio internacional, no es acogido con entusiasmo ni por las administraciones portuarias ni, mucho menos, por los gremios marítimos.

- 3) La tradicional aceptación nacional de que Lima "es el Perú" nos ha llevado a la absurda realidad de hoy; nuestra capital posee una población que constituye el 25 o/o de la población nacional y el 70 o/o de la producción y el 70 o/o del consumo nacional está aquí. Al no fomentarse (y menos desarrollarse) nuevos polos de desarrollo y al no existir una conciencia sobre la importancia del mar para nuestro comercio interno no existió la oportunidad para que el cabotaje coadyuvase a la descentralización ya que nada, o casi nada, era necesario trasladar, masivamente y esto lo hacen con mayor efectividad, las naves, aunque es cierto que no para todos los tipos de cargos ni tampoco para muy cortas distancias.
- 4) La falta de creación de la conciencia de que los usuarios del transporte carretero deben contribuir al mantenimiento de las vías terrestres no solamente ha perjudicado al cabotaje sino a toda la economía nacional.
- 5) Otro de los motivos, por los que se prefirió el transporte terrestre al de cabotaje fue que este último era atendido por puertos de lanchones y luego al barco y viceversa que ocasiona deterioro y pérdidas de la carga, en contraste con el transporte terrestre que es de puerta a puerta. Este aspecto ha sido especialmente crítico en el transporte de carga de arroz y azúcar de Eten y Pimentel al Callao. Un tardío desarrollo de infraestructura portuaria ha atentado, y sigue atentando aún, contra el desenvolvimiento del cabotaje.

### Situación actual de cabotaje

- 1) En la actualidad solo existe un cabotaje marítimo restringido al transporte de petróleo, derivados y mineral de hierro.
- 2) Hay necesidad de mejorar la infraestructura portuaria aunque no, en algunos puertos, en forma significativa (esto lo escucharán Uds. a partir del día de mañana).  
Existen hoy en el Perú, administrados por Enapu, 9 puertos de atraque directo, 14 de lanchonaje que están en servicio y 5 de lanchonaje que están fuera de servicio (Zorritos, Casma, Cerro Azul, Pisco y Atico). Hay 4 puertos administrados por Petro-Perú (1 fuera de servicio); Hierro Perú administra San Nicolás; Southern Copper Corporation administra Ilo Southern, atraque directo; Belco administra Negritos y el Ministerio de Marina administra el Puerto de San Juan de atraque directo que está fuera de servicio.
- 3) Las disposiciones legales sobre cabotaje marítimo por su obsolescencia, proporcionan incentivos muy limitados a dicha actividad. La Ley No. 6207 del 14 mayo 1928, el D.S. No. 3-66 del 25 enero 1966, el D.S. No. 12-66 del 13 mayo 1966, el D.S. No. 017-69-TC del 30 diciembre 1969, el D.S. 016-70-TC del 7 de julio 1970 y la R.S. No. 0110-70-TC del 2 de diciembre 1970 no regulan ni promueven el cabotaje marítimo en forma adecuada y suficiente.

- 4) Las tarifas portuarias son sumamente altas y no promocionan el cabotaje.
- 5) Recién en el último tercio de los años sesenta y muy especialmente con el Gobierno actual se presentan claras señales de impulsar el cabotaje. Una de tales manifestaciones es el presente simposium que auspician los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y de Marina.
- 6) Las empresas navieras que realizan cabotajes son:

#### Permanentes

- \* Dirección Naviera Comercial de Ministerio de Marina: graneles líquidos.
- \* PETRO-PERU: graneles líquidos.
- \* PETROLERA TRANSOCEANICA: graneles líquidos
- \* Negocios del Mar: graneles sólidos.
- \* Todas ellas en servicio irregular

#### Eventuales

- \* Consorcio Naviero Peruano: graneles líquidos
- \* Naviera Neptuno S.A.: carga general
- \* Naviera Santa: Minerales de hierro y graneles líquidos.
- \* Intercontinental Marítima S.A.: carga general
- \* CPV.: Carga general y mineral de hierro
- \* NATRISA: Refrigerados y congelados.

- 7) Se han realizado los siguientes estudios para el fomento del cabotaje:

#### Año

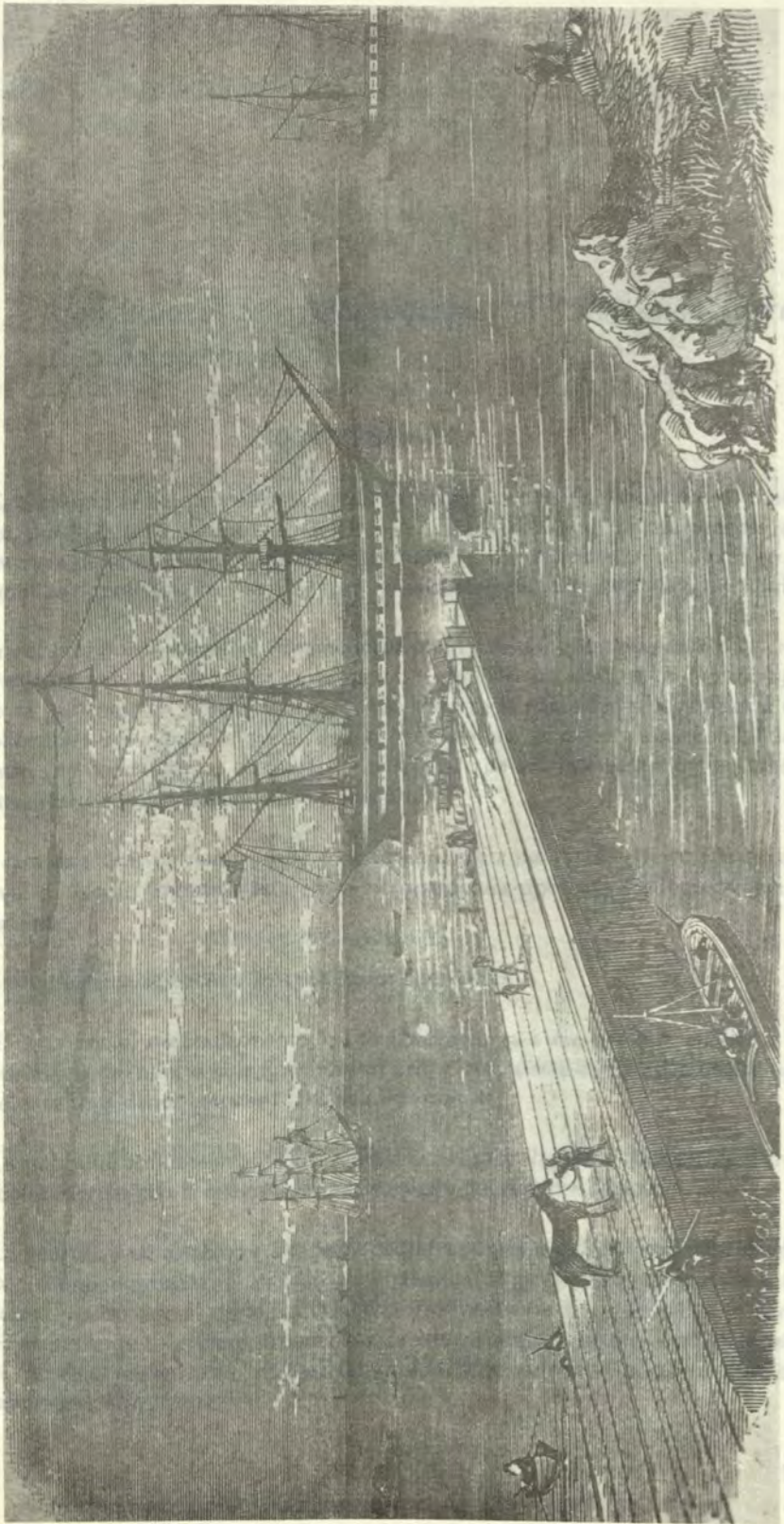
- |      |   |
|------|---|
| 1973 | Maierform   |
| 1977 | Proyecto de transporte masivo paralelo al litoral, por la Oficina Sectorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a nivel de pre-factibilidad. |
| 1978 | Proyecto de inversión de Transporte masivo de cabotaje, por el Instituto de Ingeniería y del Banco Interamericano de Desarrollo.                        |

Los dos últimos son los más completos y los más modernos y son los que Uds. van a escuchar a través del presente simposium.

- 8) En el año 1979, se movieron 7,700,000 toneladas en cabotaje marítimo (92 o/o petróleo y derivados y 8 o/o minerales, carga general y aceite de pescado en cantidades insignificantes que no llegan ni al 0.2 o/o).  
Las naves nacionales movieron el 30 o/o del tonelaje y el 36 o/o del valor flete y las extranjeras, fletados para este fin, trasladaron el 70 o/o del tonelaje y el 64 o/o del valor flete.

- 9) Las tarifas que cobra ENAPU para cabotaje están rebajados en 50 o/o con respecto a las internacionales pero solamente para el uso del puerto y para movilización de la carga en las bodegas de la nave pero no para las naves extranjeras fleatadas que hacen este servicio en el atraque, desatraque, abarloadamiento, desarbarloadamiento, amarre o desamarre a/o boyas, cambio de sitio, fondeo o zarpe, uso del muelle transbordo, servicios (sólo para energía eléctrica y agua).
- 10) Al no existir una flota de cabotaje que podría distribuir carga general desde puertos que podrían ser destinados para concentrarlas, las naves transoceánicas se ven precisados a ingresar a puertos nacionales para dejar a veces, cantidades muy limitadas de carga, lo que atenta contra la óptima utilización económica de esas naves y, además frenan la velocidad de rotación de esos buques perjudicando, al final a todas las partes interesados en el tráfico marítimo.
- 11) Existen 29 puntos críticos en la Carretera Panamericana donde, por diversas circunstancias (topografía, rodadura, estado de conservación, etc.) los volúmenes de tránsito bordean las capacidades de los tramos lo que causa serios problemas de retrasos y desabastecimientos de alimentos, insumos y bienes diversos, lo que representa un aumento en los costos. Estos perjuicios saturarán la carretera a mediados del presente decenio. Además, existe el grave peligro que por un siniestro de relativa magnitud (terremoto, maremoto, huayco, crecidos por los ríos fuera de lo común, etc.) esta única vía por la que Lima se alimenta y proporciona abastecimientos, quede desconectada de la capital.
- 12) Aunque el ferrocarril no ha tenido prácticamente relación con el cabotaje en el Perú creemos que dentro de los diez proyectos ferroviarios, tres de ellos a nivel de construcción, que han sido puestos en marcha por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER), con una longitud total de 3, 519 Kms. existen algunos como el de Lima-Trujillo de 560 km. (cuyos estudios de factibilidad ya están concluidos) y el de Matarani - Mollendo de la vía férrea que unirá Matarani - Ilo, con 120 Kms. (que está en construcción), indudablemente generarán buenas combinaciones con el tráfico de cabotaje y terrestre.







## *Conclusiones y recomendaciones del simposium sobre el cabotaje en el Perú*

### I. CONCLUSIONES

- 1.- El Cabotaje no se ha desarrollado según los requerimientos de la demanda de transporte, por la falta de incentivos por parte del Estado, resultado, principalmente, de la carencia de una política gubernamental uniforme y continua, que se origina en la inestabilidad política del país, y por la inapropiada infraestructura portuaria.
- 2.- El transporte por la carretera Panamericana pudo sustituir al cabotaje debido al, relativamente, reducido volumen de carga y a la ineficiencia reinante en el cabotaje. Esto se evidencia en el hecho que cuando aparece la necesidad del transporte de combustibles y minerales a granel, éste se hace por mar en razón a la disponibilidad permanente de volúmenes de carga y a la creación de una infraestructura portuaria relativamente apropiada para dicho transporte.
- 3.- Las características de nuestro mar y de nuestra costa permiten el desarrollo del cabotaje. El factor limitativo está en la infraestructura portuaria y el equipamiento disponible.
- 4.- Los estudios técnico-económicos realizados demuestran:
  - a) El alto costo, particularmente, en lo que respecta a energía que implica a la economía del país, seguir operando en base al transporte carretero, especialmente, si se trata de los grandes flujos de carga masiva.
  - b) La posibilidad de desarrollar el cabotaje marítimo, empleando diferentes tecnologías acordes con la infraestructura, medios y necesidades del país.
  - c) La necesidad de establecer a la brevedad el transporte por cabotaje para satisfacer, económicamente, el creciente volumen de carga que debe transportarse en forma masiva por el corredor costero, principalmente entre Chiclayo y Lima. El crecimiento inmediato proyectado de este volumen de carga, de no emplearse el cabotaje, requerirá de una inversión muy alta en carretera y parque automotor para poder movilizarla.

- 5.— Las tarifas por los servicios que la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) presta actualmente en sus instalaciones, tienden a favorecer el cabotaje, sin embargo, existen otras como la de "Falso Muellaje" que lo afectan negativamente.
- 6.— La legislación aduanera y la tramitación documentaria, obstaculizan el desarrollo del cabotaje; esta última, además de innecesaria, es más compleja que la que se exige para el tráfico internacional.
- 7.— Es necesario que los transportistas de cabotaje y los transportistas terrestres, coordinen e integren sus modos de transporte en un sistema que se adecúe a los medios actuales y que, paulatinamente se vayan perfeccionando hasta alcanzar un sistema multimodal.
- 8.— Los costos por seguros en el transporte marítimo, se incrementan en comparación con los del transporte terrestre cuando los métodos existentes en el manipuleo de la carga permiten robos, pérdidas y daños en proporción considerable.
- 9.— La aplicación de los sistemas actuales de trabajo marítimo y la manipulación de la carga en forma no racionalizada, elevan innecesariamente los costos del cabotaje.
- 10.— La legislación vigente sobre transporte, no facilita ni regula, adecuadamente el cabotaje, ni proporciona incentivos que propicien su desarrollo.
- 11.— El desarrollo del cabotaje en el Perú, favorecerá nuestro adecuado ingreso al sistema de transporte derivado del proceso de integración entre los países del Pacto Andino.

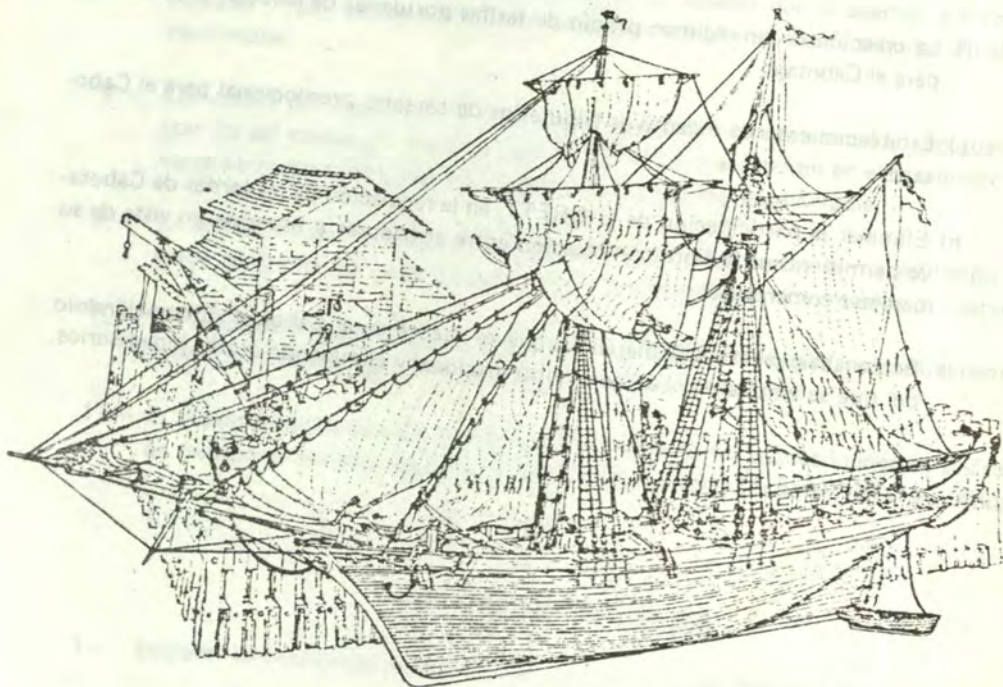


## II.— RECOMENDACIONES

- 1.— Declarar de interés nacional prioritario el desarrollo del Cabotaje Marítimo del país.
- 2.— Designar una Comisión integrada por representantes de los sectores de la Administración Pública involucrados, de los armadores, de las agencias navieras y de los transportistas terrestres, para que en el más breve plazo posible, formule el proyecto de ley de Cabotaje Marítimo que establezca el marco normativo y administrativo que permita su desarrollo, considerando principalmente:
  - a). Facilitar la concesión de permisos de operación de Cabotaje, limitándose los requisitos que se exigen, a los que garanticen que la empresa naviera sea nacional y propietaria de la nave con que inicie el servicio.
  - b) Facilitar la adquisición de naves para uso en el Cabotaje limitándose los requisitos que se exigen, a los que garanticen la seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad de la carga.

- c) Simplificar el trámite documentario equipándolo al requerido para el transporte por carretera.
- d) Excluir el Cabotaje Marítimo del régimen de aduana, por no corresponder a su servicio.
- e) Propiciar el establecimiento en los terminales de áreas especialmente dedicadas al Cabotaje, independizándolas de las que se utiliza para el movimiento de carga internacional facilitándose su movilización.
- f) La creación de un régimen propio de tarifas portuarias de carácter promocional para el Cabotaje.
- g) Establecimiento de incentivos tributarios de carácter promocional para el Cabotaje.
- h) Eliminar la participación de la ORETT, en la regulación de las tarifas de Cabotaje permitiéndose la libre contratación entre armadores y usuarios, en vista de su carácter comercial.
- i) Racionalizar el trabajo marítimo que se realice en el Cabotaje diferenciándolo del que se emplea en el comercio internacional y eliminando costos innecesarios.

ENRIQUE PALACIOS





*ENRIQUE PALACIOS*



## Enrique Palacios Mendiburu

Manuel Zanutelli Rosas

Reconstruir la vida de Enrique Palacios es una tarea fatigosa. La documentación que existe no es del todo suficiente y, por lo mismo, es necesario en el futuro ahondar la investigación para llenar ciertos vacíos susceptibles de ser aclarados.

Bautizado en la parroquia del Sagrario el 16 de agosto de 1850, el sacerdote que tuvo a su cargo el sacramento olvidó señalar cuántos días de nacido tenía el niño. Pudo quizá recibir el óleo y crisma en la misma fecha de su advenimiento, aunque no es improbable que la ceremonia se llevase a cabo semanas o meses después del suceso. Es algo que nunca podrá comprobarse, de tal manera que debemos pensar que su venida al mundo fue pues el 16 de agosto. Apadrinó el acto José Vicente Oyague.

Descendía del matrimonio que Manuel José Palacios y María Buenaventura Mendiburu realizaron en la parroquia de San Sebastián el 7 de mayo de 1840: Manuel José era hijo del coronel José Ignacio Palacios y de María Ignacia Urrutia, y María Buenaventura de Juan Crisóstomo Mendiburu, coronel también, y de Mercedes Haro.

Manuel José Palacios y María Buenaventura Mendiburu tuvieron trece hijos. No es éste un estudio genealógico y, por lo tanto, no procede detenerse en detalles que escapan a su propósito. Sin embargo, es necesario manifestar que el testamento de Manuel José, suscrito el 19 de agosto de 1880, es al respecto valioso guía para seguir la huella familiar. Por él sabemos el nombre de la mayoría de los hermanos del héroe del **Huáscar** y con quien estuvieron enlazados. Uno de ellos, Samuel, citado en la disposición testamentaria, contrajo matrimonio más tarde, en enero de 1882, con María Gálvez Moreno, hija del héroe de la Torre de la Merced, doctor José Gálvez Egúsqüiza, y hermana, en consecuencia, del teniente de marina que el 25 de mayo de 1880 hundió, en la bahía del Callao, a la torpedera chilena **Janequeo**.

Palacios había estudiado de 1862 a 1864 en el colegio de Guadalupe (1). Era un muchacho pleno de ilusiones y de inquietudes, a quien es muy posible que se le presentase al año siguiente el problema de no saber qué carrera seguir. En Lima—ciudad pequeña, con todas las limitaciones de la época— el tiempo parecía haberse detenido y sus posibi-

lidades de abrirse camino no eran favorables (2). En la universidad los alumnos generalmente aspiraban a ostentar el diploma de abogado. Decidió, pues, ser marino ¡Conocer el mundo fue su anhelo! Y aunque ningún vínculo tenía con el mar, se matriculó en el colegio militar-naval de la calle del Espíritu Santo (5ta. cuadra del jirón Callao), local que antes había sido hospital. Después en enero de 1866 fue incorporado como guardiamarina en la fragata **Apurímac** (3). Allí conoció a Ricardo Herrera, Felipe Freyre, Germán Aparicio, Alfredo Romero, Julio Dench y Félix Galván. Todos, en igual calidad, trataban de forjarse un porvenir. Era comandante Benjamín Mariátegui y tenía por segundo a Guillermo Pareja.

Participa el 7 de febrero de ese año en el combate de Abtao. Una copiosa documentación del Museo Naval así lo destaca. En la lista de revista, firmada por el oficial del detall Leopoldo Sánchez en Huito el 15 de marzo de 1866, aparece ya como una persona de experiencia. Está con él Bernardo Smith, que se batiría en la batalla de Arica con Bolognesi.

A finales de 1868 viaja a Estados Unidos con otros oficiales que tienen la misión de traer los monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa**. Naves de río, su conducción al Callao fue toda una hazaña. A Palacios, alférez de fragata, le tocó servir en el **Atahualpa**, cuyo comandante era el entonces capitán de corbeta Juan Guillermo More.

Su carrera profesional es extremadamente corta. Se prolonga en el citado monitor hasta mayo de 1871 (4), con el grado de teniente segundo. Se reintegra a la vida civil y no se sabe qué actividades desarrolla. Muchos han dicho que se dedica al comercio, pero esta etapa de su existencia no ha sido investigada. Nada hay que pruebe lo que hizo al salir de la marina.

Vuelve a su institución con motivo de la guerra del Pacífico. Lo destinan a la **Independencia** y sirve en el puesto de ayudante del capitán de navío Juan Guillermo More. El 21 de mayo de 1879 se produce el desastre de Punta Gruesa. More al perseguir a la cañonera chilena **Covadonga**, que navegaba pegada a la costa, encalla su poderosa embarcación. La **Covadonga**, de menor calado, cambió de rumbo y situándose frente a la fragata peruana descargó sus cañones. Se ha manifestado que los artilleros que llevaba a bordo la **Independencia** resultaron completamente inútiles, y fue por eso que More se vio en la necesidad de perseguir a la nave enemiga para tratar de usar el espolón y hundirla. ¿Puede un capitán actuar de manera irreflexiva y emprender la arriesgada persecución de un barquichuelo? No había proporción entre el riesgo y la presa. Eso fue como jugar con el destino y le tocó perder. Pero no sólo a él, al capitán, sino a sus hombres y al Perú entero. Al alférez Guillermo García y García una bala le perforó la cabeza y le salió por la tetilla derecha. Marineros y soldados de la guarnición del buque, en número de veinte, quedaron mutilados por la metralla. Es de gran interés lo que publicó "El Peruano" en su edición del 29 de mayo de 1879.: "Los heridos a bordo sufrían sus dolores gritando ¡Viva el Perú! y dos marineros querían continuar el combate después de operados".

Enrique Palacios se comporta a la altura de las circunstancias. Desde cubierta ante la arremetida alevosa de los fusileros chilenos contra los náufragos, se bate a balazos. El corresponsal del diario "El Comercio" José Rodolfo del Campo —que estuvo a bordo— comenta elogiosamente su comportamiento. Es de los últimos en abandonar la embarcación. Y como él Ricardo Herrera, Carlos Bondy y otros.

Después de los trágicos acontecimientos de Iquique pasó al transporte **Chalaco**. Pero su destino final sería el monitor **Huáscar**. Grau, en un oficio dirigido al Director de Marina en el Ministerio de Guerra, rubricado en el **Huáscar** el 7 de junio de 1879, le expresa que por disposición de S.E. el presidente, ha sido destinado al monitor con fecha del 22 "del próximo pasado".

Palacios se presenta a bordo acompañado de un mayordomo para que lo sirva. Ese hombre modesto —ordenanza, asistente, denomínesele como se quiera— se llamó José Félix Torres, era ecuatoriano y estuvo fielmente a su lado en toda la campaña naval, esa campaña que el venezolano Jacinto López llamó "el milagro de la guerra".

Torres participó en el combate de Angamos. Fue uno de los que sobrevivieron a la lucha. Precisamente el 10 de octubre, desde el blindado **Cochrane** escribe a la madre del héroe una carta alentadora, con el propósito de animarla, aunque quizá comprendía que Palacios estaba en el umbral de la muerte: "Ya sabe usted señorita que estoy cumpliendo su encargo de acompañar al señor Enrique. Ahora estoy a bordo del **Cochrane** y su comandante el señor Latorre ha ofrecido que no me separará de su lado. No tenga pues cuidado; sus heridas son leves y quedará sano antes de 20 días en la semana entrante. Es probable que me vaya con él al Callao y allí sanará pronto".

Carta muy significativa por aquello de "cumpliendo su encargo", que nos muestra al hijo que fue preocupación constante de la madre, sin importar la edad que tenía ni la posición que ocupaba.

Describir aquella jornada —la epopeya de Angamos— no procede. Se ha hecho ya a través de los años. Debe recordarse solamente, con el propósito de situar a Palacios en ese momento histórico del 8 de octubre, que muerto Grau la decisión de continuar luchando fue unánime. Ninguno aflojó. Palacios, herido en el pecho, en los brazos, en las manos, en la mandíbula, en un pie, continúa —a pesar de todo— al frente de los sobrevivientes, con Herrera, con Gáezon, unido con los tripulantes en un solo y gran afán de combatir hasta la muerte, y así lo hacen. Reflejan en esa forma su patriotismo y su sentido del deber. Morir... ¡qué importaba si estaban luchando por la patria!

El cañonazo que mató al comandante Elías Aguirre había herido a Palacios de gravedad. José Luis Torres, el autor del **Catecismo patriótico**, recogió la noticia que "destrozada la mandíbula, para continuar en el combate y no demorarse en operación alguna, se la hizo prender con alfileres". Quizá pretendió decir que se puso una venda a manera de carrillera, y que la sostuvo con alfileres. Es lo más probable; más todavía, es lo único posible: de otra manera estaríamos ingresando al terreno de la fantasía. Rosendo Melo, con

su acostumbrada seriedad y el enorme sentido de ponderación que lo distinguió siempre, expresó: "Un trozo de hierro le había desarticulado la mandíbula inferior, que le fue preciso sujetar con un pañuelo".

Lo transbordaron prisionero al blindado **Cochrane**, pero como su estado era muy delicado se decidió que fuese conducido a bordo del vapor de bandera inglesa **Coquimbo**, al ancla en Antofagasta, que debía dirigirse al Callao. Pero los chilenos carecían de espíritu caballeresco. Lo expuso no a manera de crítica; simplemente lo expongo para que se recuerde que actuaban situados en la realidad tremenda de la guerra, enraizados a la tierra, sin hacer ningún tipo de concesiones de carácter espiritual. Al teniente Palacios lo dejan en libertad después de haber comprometido el canje con uno de sus oficiales presos en Tarma. Al moribundo subordinado de Grau lo cambian por Luis Uribe, segundo comandante de la corbeta **Esmeralda**. La transacción conviene a sus intereses y aprovechan la ocasión. Oficial por oficial, presa por presa. Es su política.

El **Coquimbo** arribó a Iquique el 22 de octubre a las 5 y 30 de la madrugada. A bordo viajaba un señor Bernardino Codesido, peruano que por azares del destino tuvo la oportunidad de estar junto a Palacios. Lo vio morir ese mismo día a las dos de la tarde, como lo vio también Torres el mayordomo. Lo asistió un doctor que los diarios de aquellos días llaman **Clemente**, pero que supongo debió de ser **Clement**. Su destino era la nave británica **Triunfo**, surta en la bahía del Callao.

Al arribar al puerto de Arica el 23 fue visitado por el médico Eduardo Sánchez Concha (1850-1928), de la generación del mártir de la medicina Daniel A. Carrión; por mandato del Presidente de la República debía hacer la autopsia del infortunado oficial. Profesional joven, Sánchez Concha se encontraba en Arica en su calidad de cirujano de primera clase de una de las ambulancias que se formaron en Lima en mayo de ese año de 1879. Su intervención se realiza el 24 de octubre y los resultados de la necropsia llegan a tener un señalado interés histórico por cuanto revelan cuáles fueron las causas que determinaron el fallecimiento del distinguido hombre de mar. Fue publicada por "El Peruano" en su edición del 27.10.79.

Cuando el facultativo examina los despojos de Enrique Palacios sabe, perfectamente, la responsabilidad que asume. Busca incluso datos complementarios sobre sus últimos momentos y nos dice después y sin temor a equívocos, que murió de "tétanos traumático". Su deceso se produjo, pues, por falta de un adecuado tratamiento, muy difícil en aquella época en que no se contaba con sueros antitetánicos y antibióticos.

Los restos de Palacios llegaron al Callao el martes 28 de octubre a las 6.40 de la mañana. El homenaje que se le rindió tuvo carácter patriótico y alcanzó singulares relieves. Sus exequias se realizaron en la iglesia metropolitana el 5 de noviembre. Así consta en el tomo 20, folio 352 de la parroquia del Sagrario.

Sigamos ahora otros caminos. Dejemos al héroe y volvamos al hombre común y corriente. De su unión no formalizada con Amanda La Mar nació una heredera, María Rosa,

cuya huella a través del tiempo no he logrado seguir. Fue bautizada de un año y diez días el 4 de marzo de 1875 en la vice-parroquia del Sagrado Corazón de Jesús. Apadrinaron el acto Juan Salaverry y Mercedes Palacios de Alvarez.

María Rosa no disfrutó de riquezas materiales. Apenas si pudo gozar de una modestísima suma de dinero para vivir. Al iniciarse el expediente de montepío, su progenitora hizo los trámites de ley para que el Estado le concediese la pensión que por ser hija del ex-combatiente del **Huáscar** le correspondía. Se le otorgó la suma de diez libras mensuales, que María Rosa podría usufructuar mientras se conservase soltera. Para la señora María Buenaventura Mendiburu se dispuso una asignación de cuarenta soles.

Apunto estos informes que en apariencia no tienen ningún valor histórico. Creo, sin embargo, que son importantes porque nos presentan el lado común y corriente de nuestros grandes combatientes, con sus angustias, sus penas, sus alegrías, sus esperanzas y sus problemas. De alguna manera contribuyen a cincelar su perfil. A moldearlo como fue en su totalidad. Debemos rescatar del mundo convulso de la guerra la otra faz de su condición humana y no continuar presentándolo como a un ser acartonado que se desplaza por la vida de acuerdo a determinados y rígidos cánones. Al sucumbir en Iquique vemos en él al héroe, que según dijera el poeta Federico Flores Galindo, "al ceñir las palmas de la gloria murió como no mueren los mortales". Ese héroe dejó un hogar, con una madre anciana y una niña, su hija, que bien pudo haber sido, y seguramente fue, la que endulzó muchas de sus horas.

Debe resaltarse en Enrique Palacios su inagotable sentido del deber y su capacidad de amor a la patria. Su destino fue morir joven, como los griegos de la Edad Heroica.

## NOTAS

- (1) *Así lo dicen Alberto Enrique Pastor y Germán Lizarzaburu en su opúsculo Apuntes para un diccionario biográfico de guadalupanos ilustres, editado en Lima en 1955.*
- (2) *Para tener una visión bastante cercana de cómo era la capital en esos años, consúltense la "Guía política, eclesiástica y militar del Perú" de Pedro M. Cabello; la Estadística general de Lima de Manuel Atanasio Fuentes (1858 y 1866); y, también, el anuario nacional impreso por Alfredo G. Leubel en 1861.*
- (3) *Véase: Fragata "Apurímac", 1866. Comandancia general de marina. Lista de revista de enero a junio. Museo Naval.*
- (4) *Véase: Monitor "Atahualpa". Años 1869 a 1871. Comisaría general de marina. Museo naval.*

## APENDICE DOCUMENTAL

### La autopsia

El que suscribe Dr. en medicina y cirugía, encargado por S.E. el Presidente Director de la Guerra para reconocer a bordo del vapor **Coquimbo** de la Compañía inglesa el cadáver del Teniente 2do. de la Armada Nacional D. Enrique Palacios, muerto en la bahía de Iquique a bordo de dicho vapor el 22 del actual, a consecuencia de las heridas recibidas en el heroico combate sostenido por el **Huáscar** contra la Armada chilena el 8 del actual, certifica:

Que en dicho cadáver se notan visiblemente las siguientes heridas por armas de fuego: en la cara, extendiéndose desde la comisura de los labios a la región mesenterina izquierda y recorriendo un espacio de cuatro traveses de dedo, aún se notan los puntos de sutura hechos ligeramente sobre la herida.

En la región pectoral derecha y en vía de cicatrización una de una circunferencia cuyo diámetro mide un centímetro. En la región pectoral izquierda y comprometiendo el músculo pectoral, otra herida cuyo diámetro mide dos centímetros.

Al nivel de la región pectoral, y siguiendo la dirección de la axila, por cuya cavidad se ha dado paso al proyectil, se encuentra otra cuyo diámetro mayor mide dos y medio centímetros.

En la región interna y media del muslo izquierdo se encuentran tres heridas, y una de ellas se comunica con una herida que existe en la región derecha del muslo y que es la abertura de salida del proyectil que entró por una de las heridas de la región interna, respetando los vasos gruesos de esta región.

En la región anterior del muslo izquierdo, dos heridas en vía de cicatrización.

En la región anterior de la pierna derecha una herida superficial ya cicatrizada.

En la región plantar e interna del pie izquierdo, siguiendo una dirección de arriba abajo y de dentro afuera, cortando los músculos de esta región y los tendones de los extensores comunes de los dedos; presentaba esta herida un aspecto que indica que el proyectil en su movimiento tenía uno de rotación sobre su eje.

En la mano izquierda dos heridas pequeñas, en la región dorsal y una en el dedo índice que dejó abierta la articulación de la tercera falange.

En el dorso de la mano derecha se encuentra una quemadura de tercer grado.

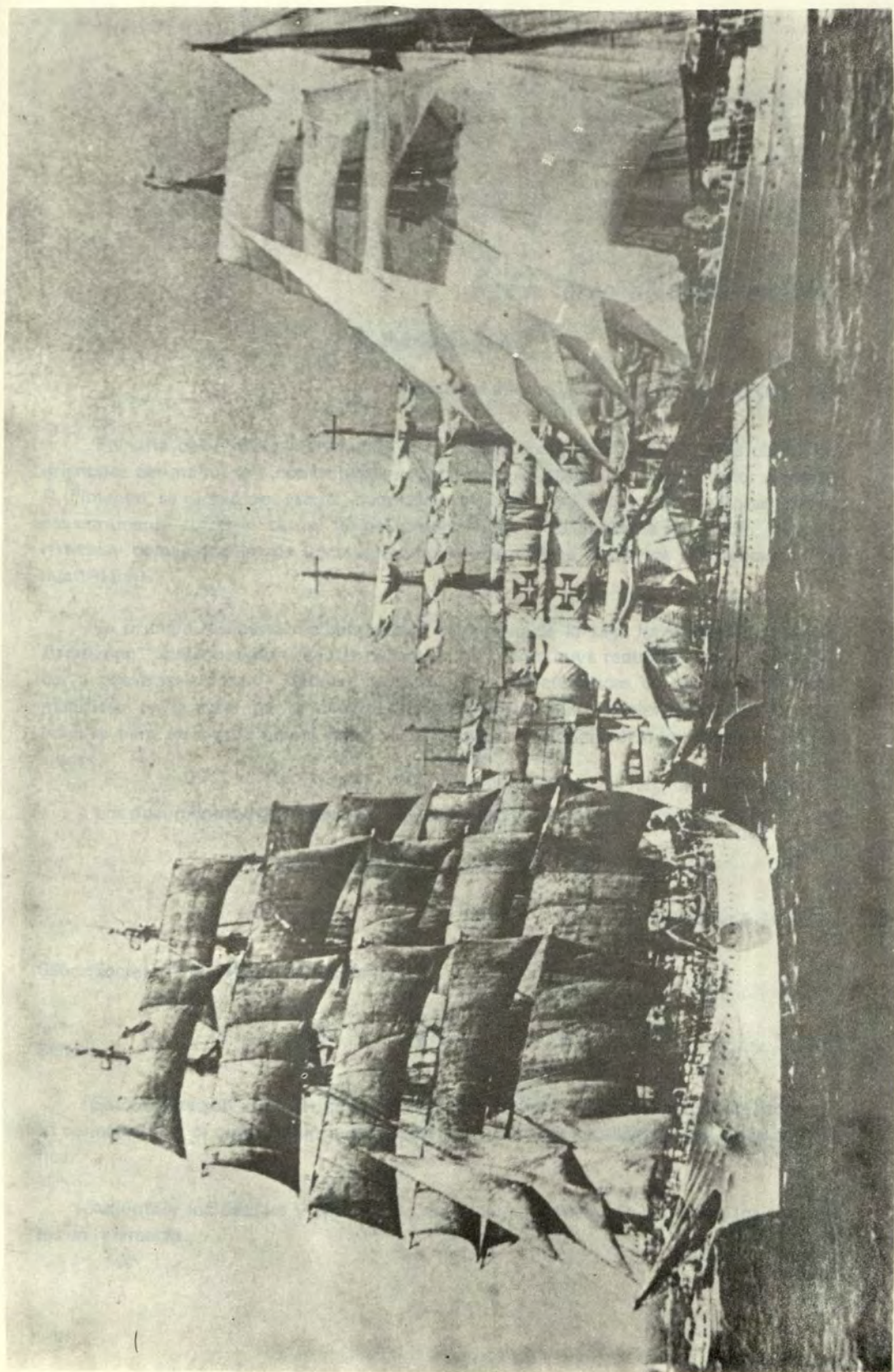
Diseminadas en el resto del cuerpo se encuentran otras heridas ya cicatrizadas y de poca consideración.

Después de este reconocimiento y de haber acondicionado convenientemente el cadáver, inyectado ya en Iquique por orden Suprema, queda en una caja para poder ser conducido.

Tratando de tomar algunos datos que me hicieran conocer las causas determinantes de la muerte del Teniente Palacios, he venido a deducir por los informes particulares sobre los síntomas que se presentaron antes de su fallecimiento, que dichas causas corresponden al cuadro sintomatológico de **tétanos traumático** y que ha sido consecutivo a las heridas hechas en la mano y el pie.

Los informes particulares a que me refiero, han sido corroborados por el Sr. Dr. Clemente, médico de uno de los buques de S.M.B. en el Pacífico, y que con la mayor asiduidad ha asistido al señor Palacios a bordo del **Coquimbo** desde Antofagasta hasta Iquique, donde tuvo lugar dicho fallecimiento. Arica, Octubre 24 de 1879. **Eduardo Sánchez Concha.**







## En torno al buque escuela

### Liga Patriótica Naval

(Revista de Marina, Año I, marzo de 1908 No. 12)

En vista del notable incremento que va alcanzando esta Liga, y con el objeto de orientarse de una manera conveniente, su Secretario el Capitán de Corbeta señor Augusto R. Pimentel, se dirigió por escrito, hace poco, a las principales casas constructoras navales del continente europeo, con el fin de adquirir datos precisos acerca del precio, características y demás detalles de un buque escuela adaptable a la marina y condiciones de nuestro país.

La primera respuesta recibida por el Secretario de la Liga ha sido de la casa de Armstrong, cuyo director además de enviar un plano, cuya reducción damos a conocer a nuestros lectores y detallar las principales características de un buque escuela, manifiesta en la carta que también publicamos, ciertas consideraciones que son esenciales si se tiene en cuenta que el valor de ese buque ha de ser cubierto por medio de erogaciones.

Los documentos a que hacemos referencia, son los siguientes:

*Elswick Works. New Castle on Tyne*

Febrero 5 de 1908.

Señor Secretario de la Liga Patriótica Naval.  
Callao.

Señor:

En contestación a su atenta de 25 de agosto último, tenemos el agrado de poner en su conocimiento el costo de un buque escuela que llene las condiciones que usted especifica.

Adjúntole los detalles y planos del barco que proponemos y que llena los requisitos en referencia.

Como el andar de 17 nudos que usted señala nos parece un tanto excesivo para un buque escuela y teniendo en cuenta un precio más equitativo, le damos a conocer el costo de buques de 15 y 13 nudos única diferencia existente entre las de ese tipo.

Un buque escuela cuyas máquinas desarrollen un andar de 17 nudos alcanzaría un precio de 167,000 libras. Un buque de 15 nudos de andar costaría 152,000 libras. Finalmente el valor de un buque cuyo andar fuese de 13 nudos, costaría 8,500 libras menos que la anterior, es decir, 143, 500 libras.

Si el barco elegido fuese construído para desarrollar cualquiera de las dos últimas velocidades, es natural que sus calderas y máquinas sufran ligeras modificaciones.

En los precios arriba indicados, van incluidos los del armamento, su instalación y alumbrado eléctrico, no así los de armas menores, aprovisionamientos, instrumentos náuticos, quirúrgicos, bajilla y artículos para camarotes.

También adjuntamos una especificación del armamento del buque que nos ocupa. A este respecto debemos hacer algunas observaciones.

A los cañones de 12 libras (76 m/m) se le puede dar, si se desea, una velocidad inicial de 2,700 pies por segundo que es la adaptada por el gobierno inglés para esa clase de cañones.

A los cañones 57 y 47 m/m también se le puede dar mayores velocidades iniciales, pero no lo recomendamos, por ser el rol peculiar de estos cañones el repeler ataques de torpederas. Aun cuando el gobierno inglés no emplea protecciones en esta clase de cañones, nosotros creemos conveniente dotarlos de ellas, por constituir un medio de defensa contra los shrapnell y fragmentos de bombas.

Tenemos el honor de ser de usted atento S.S.

Por W. S. Armstrong, Whitwork & Coy Lt.

A. Noble.

Trazado No. 549.

*Diversos puntos del trazado de un buque-escuela de 1800 toneladas.*

**Dimensiones aproximadas:**

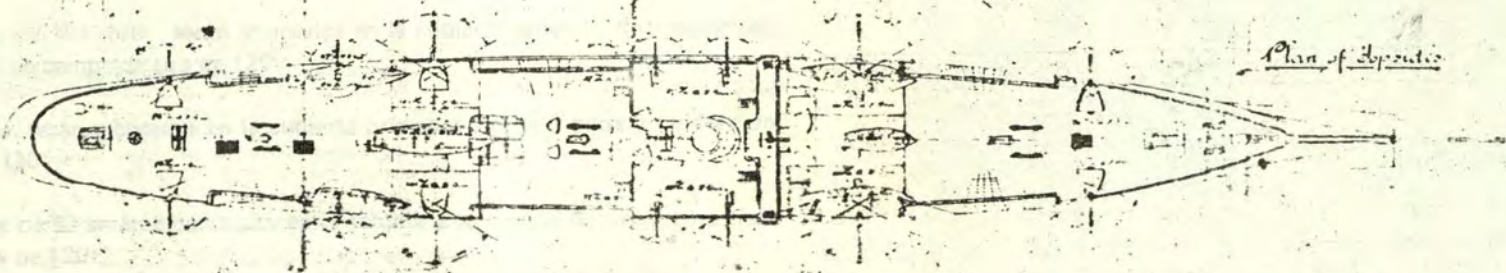
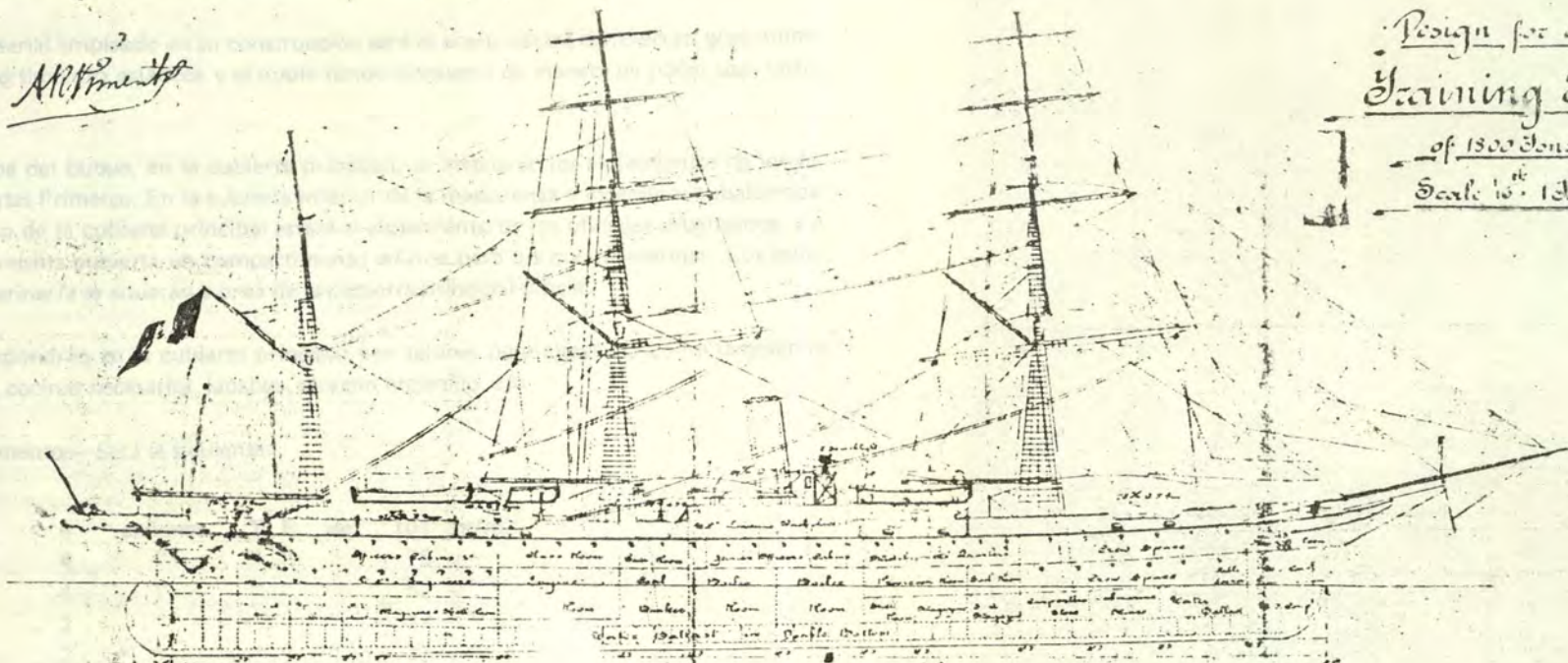
Eslora entre perpendiculares	270 pies
Manga	40 "
Puntal	24 "
Calado a proa	12 "
Calado a popa	16 "
Desplazamiento	1800 tons.

*M. M. Minto*

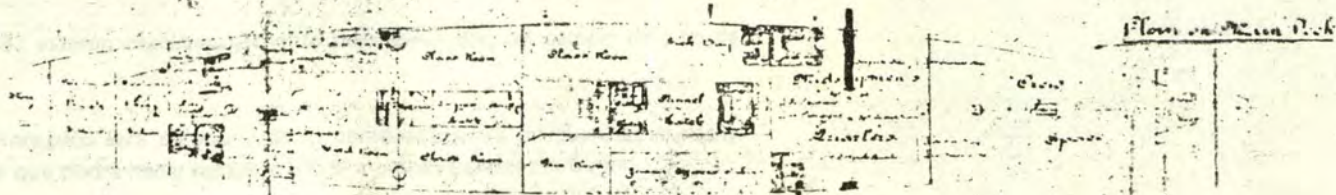
# Design for a Training Ship

of 1300 Tons

Scale 1/8" = 1 Foot

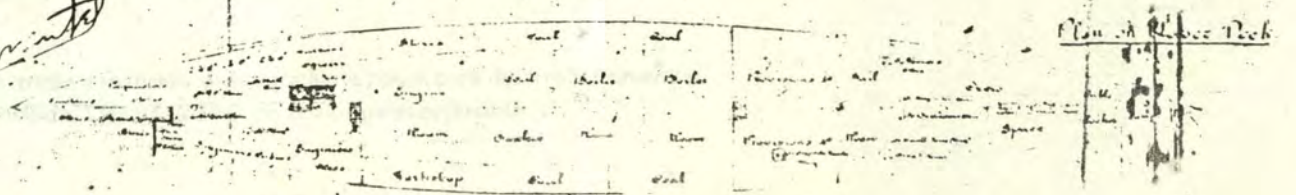


Plan of Deck



Plan of Main Deck

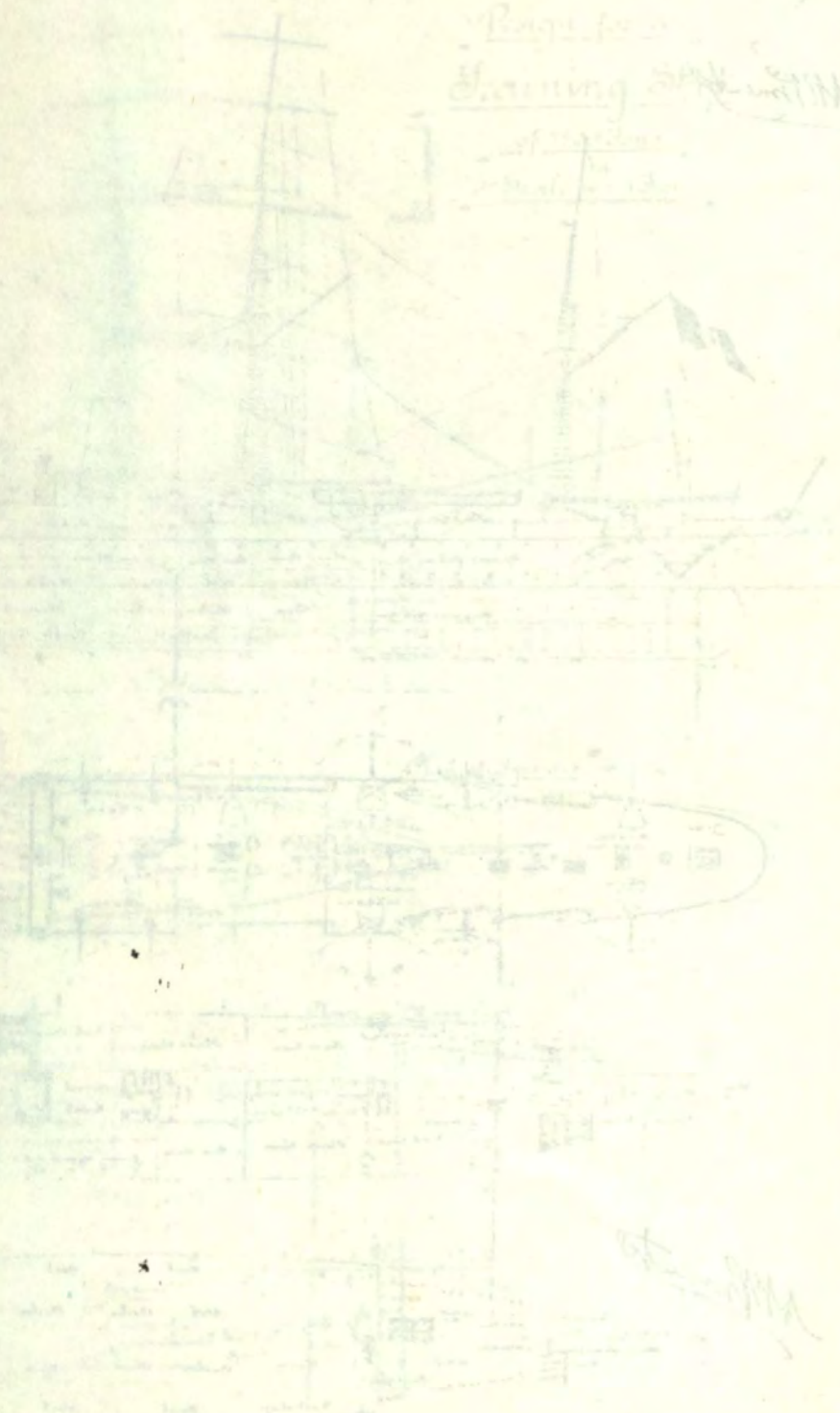
*M. M. Minto*



Plan of Lower Deck

Page to  
Training *[Signature]*

*[Faint handwritten notes]*



*[Vertical text on the right margin, possibly a scale or list of measurements]*

*[Handwritten signature or initials at the bottom right]*

La construcción será cuidadosamente estudiada y de acuerdo con los adelantos modernos y los requisitos exigidos por el almirantazgo inglés.

El material empleado en su construcción será el acero; estará dividido en gran número de compartimiento estancos y el doble fondo dispuesto de manera de poder usar lastre de agua.

A popa del buque, en la cubierta principal, se instalarán los alojamientos de los Jefes y Tenientes Primeros. En la cubierta inferior de la maestraza e ingenieros subalternos. En el centro de la cubierta principal estará el alojamiento de los oficiales subalternos, y a proa de la misma cubierta un compartimento *ad hoc* para los guardiamarinas. Los sollados de la marinería se situarán a proa de la cubierta principal y baja.

Se dispondrán en la cubierta principal tres salones para clases así como también la enfermería, cocinas necesarias, lababos, servicio higiénico, etc.

**Armamento.**— Será el siguiente:

4	cañones	T. R.	de	101	m/m.
4	"	"	"	76	"
4	"	"	"	57	"
2	"	"	"	47	"
2	"	"	"	37	"
1	tubo lanza				torpedos

Los cañones de 101 m/m., serán montados en la cubierta superior, distribuidos en ambas bandas con un campo de tiro de 120°

Los 76 m/m. serán montados en la cubierta principal a proa y popa y tendrán un campo de tiro de 120°

Los cañones de 57 serán emplazados en la toldilla y su campo de tiro, como el de los anteriores, será de 120°.

Los de 47 y 37 estarán convenientemente dispuestos con un campo de tiro de 120°.

El tubo-lanza torpedos será colocado en el compartimiento de guardiamarinas y su disposición será tal que podrá hacer lanzamiento por ambas bandas del buque.

Se proveerá al buque de dos proyectores eléctricos de tipo moderno, instalados en el puente.

**Máquina.**— Será de triple expansión y de suficiente poder para desarrollar un andar de 17 nudos en la milla medida. Llevará una hélice de dos palas reversibles.

**Calderas.**— Llevará cuatro: dos cilíndricas de un solo frente, una Belleville y otra Babcock y Wilcox.

**Provisión de carbón.**— La provisión normal correspondiente al calado del plano y con la que se le cargará en las pruebas de velocidad será de 150 toneladas existiendo espacio suficiente para cargar 300.

**Arboladura.**— Será de barca, provista de gran superficie de velamen.

**Botes.**— Llevará los siguientes:

Un bote de vapor de	28 pies
Dos falúas de	26 pies
Un guig de	38 pies
Una chalupa de	27 pies
Un chinchorro de	16 pies

Las falúas, guig y chalupa se izarán por medio de pescantes, y el bote de vapor y chinchorro por medio de las plumas.

**Aparatos de gobierno.**— Se instalará una a vapor y otro a mano. Ambos estarán convenientemente dispuestos para pasar rápidamente de uno a otro sistema.

**Bombas a vapor.**— Su disposición a bordo estará sujeta a las prescripciones del almirantazgo inglés.

**Ventilación.**— Los aparatos para la ventilación serán del mejor tipo, disponiéndose racionalmente a fin de conservar una temperatura conveniente en los pañoles y alojamientos, aún en los lugares cálidos.

En general el contrato comprenderá:

- Casco y cubiertas.
- Máquinas y calderas
- Artillería
- Instalaciones eléctricas
- Arboladura
- Anclas y cadenas
- Embarcaciones
- Utiles de cocina

Quedando fuera de él:

- Aprovisionamientos
- Artículos de consumo
- Utensilios personales

Ultimamente la Secretaría de esta Liga ha recibido la propuesta y planos de la casa Vickers, Sons and Maxim Lmtd. de Barrow-in-Furness, para la construcción del Buque-Escuela cuyo valor será el fruto de la erogación popular que, patrocinada por los miembros de la corporación cuyo nombre encabeza estas líneas, se va llevando a cabo con actividad y entusiasmo dignos de encomio.

Los planos de la casa mencionada, difieren poco de los de la casa Armstrong de Elswick y New-Castle, publicados en el número de la "Revista de Marina", correspondiente a marzo último.

Los señores Vickers, opinan como Armstrong, que la velocidad de 17 millas, solicitada por la Liga, es excesiva para un buque-escuela y hace diversas y extensas apreciaciones acerca de la velocidad más conveniente para los barcos destinados a la instrucción y práctica de guardias-marinas.

Las principales características de la nave que propone Vickers, son las que a continuación damos a conocer a nuestros lectores.

*Para un buque-escuela de 15 o 16 millas*

Eslora	235' 00"
Manga	43. 06.
Puntal	16. 06.
Desplazamiento	1830 toneladas

Carboneras con capacidad para contener 210 toneladas de carbón.

*Para un buque de 17 millas*

Eslora	258' 00"
Manga	40. 06
Puntal	14. 06
Desplazamiento	1850 toneladas

Capacidad en carboneras, para 220 toneladas de combustible

- Armamento:**
- 4 cañones T.R. de 100 mm.
  - 4 " " " " 14 libras
  - 4 " " " " 6 "
  - 2 " " " " 3 "
  - 2 " automáticos de 1/4"
  - 1 tubo lanza torpedos de 450 m.m.

**Máquina:** Vertical, de triple expansión

- Calderas:**
- 2 cilíndricas
  - 1 Belleville
  - 1 Babcock and Wilcox.

**Arboladura:** De barca



La secretaría de la "Liga Patriótica Naval", recibirá, en pocas semanas más, las propuestas y planos de otras casas constructoras, del continente europeo; y, después de estudiar minuciosamente todas y cada una de ellas, propondrá al Supremo Gobierno, la que hubiese elegido por considerarla ventajosa a nuestro país.

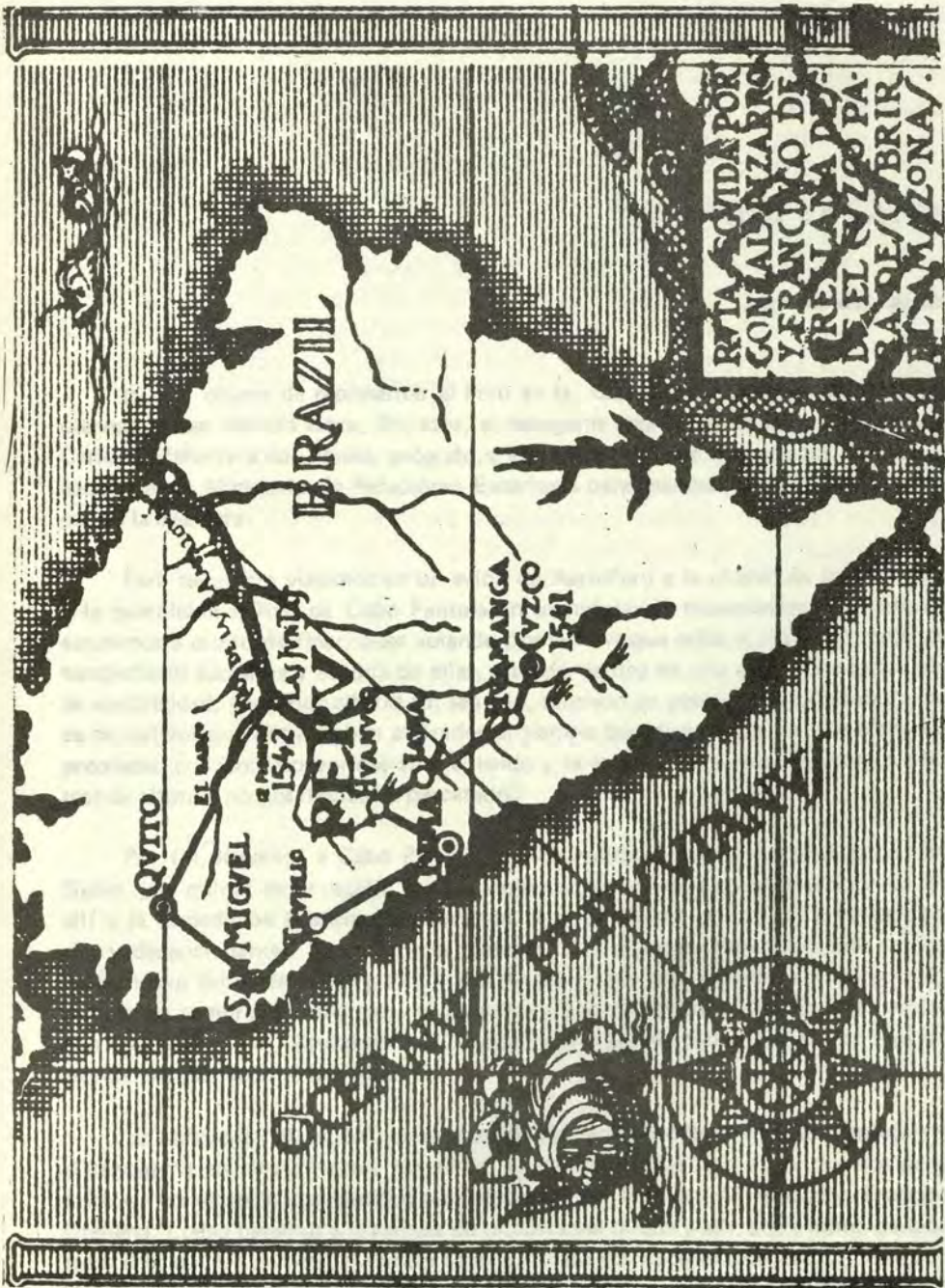
La "Liga Patriótica Naval" no omite esfuerzo alguno para corresponder dignamente a la confianza y justa aspiración del pueblo peruano; su digna y fatigosa labor, así como su patriótico desinterés, comprometen la gratitud nacional.

Creemos con fundada razón, que antes de tres años podrá nuestra Marina de Guerra, contar con un buque-escuela que, al mismo tiempo que proporcione eficaz instrucción a nuestros aspirantes de marina, lucirá y hará conocer en los países extranjeros, nuestro hermoso bicolor cuyas gloriosas tradiciones lo hacen digno de orgullosa ostentación.

Proximamente la Liga recibirá las respuestas de otras casas constructoras, las que como es natural, enviarán los planos y detalles que servirán de guía al personal de dicha junta, en la realización del patriótico fin que hoy persigue.

En vista de la labor que los miembros de esa junta realizan de manera tan eficiente, y del entusiasmo que se ha manifestado en el pueblo de manera tan positiva, no dudamos que esta vez se traduzca en no lejana realidad lo que hoy, para muchos, es un ideal.

Aún no deseamos hacer apreciación alguna a este respecto por juzgarla prematura. Para ello esperamos establecer un paralelo entre las varias propuestas de las casas constructoras y las modificaciones que, a este respecto, deben emitirse.



RUTA SEGUIDA POR  
GONCALVES ZARRO  
Y FRANCISCO DE  
ORELLANA DESDE  
EL QUITO PA-  
RA DECOBRIR  
LA AMAZONIA.

BRAZIL

OSWALD REYNOLDS

QUITO

SAN MIGUEL

EL BARRIO

TUMBA LAJIA

PUEBLO

HUANABO

TUMBA LAJIA

SHAMANGA

QVZCO

1541

1542

Las Juntas

El BARRIO

SAN MIGUEL

QUITO





## Por la ruta de Orellana

José A. del Busto D.

Con el objeto de representar al Perú en la **Expedición Francisco de Orellana** que planeaba sacar del río Coca, Ecuador, el navegante español Vital Alsar Ramírez, el Dr. Carlos Peñaherrera del Aguila, geógrafo, y el que esto escribe, historiador, fuimos notificados por el Ministerio de Relaciones Exteriores para marchar a la Amazonía y participar en la aventura.

Para tal efecto viajamos en un avión de Aero-Perú a la ciudad de Iquitos y de allí a la guarnición militar de Cabo Pantoja en un hidroavión monomotor. Con este último estuvimos a punto de finar, pues volando por la selva que orilla el río Napo topamos tres tempestades sucesivas y en una de ellas, estando dentro de una gran nube negra cargada de electricidad, perdimos altitud sin sentirlo, saliendo en peligrosa picada sobre una choza de nativos que nos miraban aterrados al tiempo que diez o doce gallinas blancas de su propiedad corrían despavoridas ante el ruido y la sombra del avión. Estábamos a 50 metros de altura y no nos habíamos percatado.

Por fin, llegamos a Cabo Pantoja, donde recibidos por el Coronel Jorge Miranda Guille, jefe militar de la región, fuimos alojados muchos días con la intención de esperar allí a la **Expedición Francisco de Orellana**. A estas alturas las noticias eran contradictorias y decepcionantes. Se decía, por ejemplo, que la expedición había sido suspendida hasta nuevo aviso; después vino la nueva de que había sido cancelada. Pero un día, desmintiendo rumores y vaticinios, se presentaron en el horizonte del río tres navichuelos con arboladura — el "**Cantabria**", el "**Quitus**" y el "**Ana de Ayala**"— y al frente de ellos el jefe de la expedición: Vital Alsar.

La cañonera "**Marañón**" de la Armada Peruana encostada en Cabo Pantoja, recibió al navegante en su cubierta y esa tarde, al momento que caía el sol, los dos peruanos fuimos formalmente reconocidos representantes del Perú en la Expedición Francisco de Orellana. Luego pasamos a la cámara de oficiales del buque y allí, entre humo de tabaco y tazas de café, Vital Alsar, a pedido general, relató sus hazañas náuticas: un viaje en balsa al archipiélago de Galápagos (1966) y otros dos, también en balsa, de Guayaquil a Australia (1970 y 1973). Con 43 años de vida el español era un hombre consagrado al océano.

Ahora planeaba repetir el itinerario de Francisco de Orellana, el Descubridor del Amazonas, y estaba seguro de culminarlo. Esa noche nos fuimos todos a dormir intuyendo que viviríamos una gran aventura. La partida sería luego del alba, en el momento que Vital Alsar creyera más conveniente.

## El "Cantabria"

Zarpamos de Cabo Pantoja el domingo 17 de abril de 1977, a eso del medio día. Nos despidieron desde la orilla los soldados de la guarnición y desde la cañonera "Marañón" los marinos que la tripulaban. De este modo fue quedando atrás Cabo Pantoja y nos adentramos en el Napo, con razón llamado el Río de las Islas. Avanzábamos al remo y a la deriva bajo un sol abrasador. La brisa, no muy fresca, saludó nuestros rostros y nos deseó buen viaje. En lo alto del trinquete, agitado por la brisa, flameaba el pabellón bicolor.

Se nos señaló la litera, acomodamos nuestro reducido equipaje, se nos advirtió que las órdenes se obedecían sin chistar y que el trato a bordo era siempre de "tú". Luego salimos a cubierta para familiarizarnos con las costumbres y ubicar los puestos de maniobra. Teníamos 24 horas para aprender, por que cumplidas ellas, seríamos dos tripulantes más en todo iguales al resto.

Nuestros compañeros eran: Andrés, un muchacho mexicano que soñaba con ser navegante solitario; Vicente, otro muchacho español que planeaba montar su propia expedición al Amazonas; y Paco, un catalán que se conformaba con vencer al Atlántico. El capitán era Marc Modena, cincuentón y francés meridional, hombre que en su juventud había unido el Canadá con Inglaterra en una balsa. Nuestra nave era la capitana, pues —según los usos quinientistas— en ella viajaba el Jefe de la Expedición Vital Alsar, a quien correspondía el título arcaico de Capitán General. Estos eran nuestros compañeros de travesía y la verdad que no pudieron ser mejores.

Hablando de la embarcación tendríamos también algunos detalles que ofrecer. Era una lancha-galeón de hasta 12 toneladas y respondía al nombre de "Cantabria", por ser Vital Alsar cántabro de Santander. La nave era remedo de un carabelín quinientista y estaba toda construida en madera. Tenía castillo de proa con dos anclas de hierro cubierta con caseta de caña que oficiaba de comedor, castillo de popa con timón de codaste, y bajo la cubierta el sollado donde se dormía y guardaban los víveres. Dos mástiles con sus escalas de cuerda alcanzaban al barquillo cierto aire de goleta; el delantero era el mayor, tenía su cofa para el vigía y un asta para el pabellón. Por las bordas salían cuatro remos recios y largos, dos por banda, cada uno a cargo de un bogador. La cocina quedaba junto al castillo de proa. El piso estaba lleno de cornamuzas para atar las cuerdas. El "Cantabria" medía 10 metros de eslora y 3 de manga, siendo su calado de, aproximadamente, 3 pies. El timón de codaste regía los destinos del barquichuelo, pero como ante el viento y la corriente del río resultaba en veces insuficiente, los remos se encargaban de enrumbar su perdida dirección. Este era el barco que —encabezando a sus dos congéneres— iba a salir victorioso del Napo y del Amazonas.

Nuestra progresión fluvial bien merece una detención. El Napo peruano se contaba a partir del Aguarico y sus aguas terrosas corrían a un promedio de 3 nudos. El río medía 650 kilómetros de largo, oscilando su ancho entre 1,500 y 3,000 metros. Lo navegaban en tiempo de creciente y este era el motivo por el que avanzábamos a la par que grandes árboles a la deriva. Troncos enormes competían con el "Cantabria", otros se atascaban en su recorrido y formaban palizadas. En seis días vencimos al Río de las Islas, fueron seis días de duro navegar. Al Amazonas ingresamos el 23 de abril, a eso de las 2 de la tarde. Lo hicimos entre bancos de hierba flotante y manchas de plantas acuáticas de extraordinario verdor. Las aguas del gran río — hoy reconocido el más grande y caudaloso del mundo (en detrimento del Nilo)— se mostraron movidas y procelosas. El Amazonas era diez veces más largo que el Napo y cinco o siete veces más ancho, pero por el momento postergamos las apreciaciones hidrográficas porque descorchando una botella de pisco, los peruanos invitamos a un brindis por ese gigante fluvial descubierto por el Perú desde el Perú y para el Perú. El pisco corrió por las gargantas quemante, casi cáustico, pero dio a la ceremonia sabor de peruanidad.

### La vida de a bordo

La vida a bordo se distribuía así. Al toque de campana se despertaban todos a las 6 a.m., entonces terminaba la última guardia nocturna y se servía el desayuno. Se zarpaba levando áncoras y empujándonos con pértigas, luego echábamos mano a los remos y poníamos la embarcación al centro del río. El turno de los bogadores era, aproximadamente, un par de horas por la mañana y otras tantas por la tarde. Mientras dos o cuatro remaban los restantes llevaban el timón de barra, vigilaban la presencia de muyunas o remolinos, advertían la proximidad de quirumas o palos clavados, prevenían de troncos a la deriva o señalaban el devenir de las palizadas. Pese a todas estas precauciones encallamos dos o tres veces en bancos de fango y dimos diez o doce vueltas en remolinos migratorios, pero a fuerza de remos volvíamos a retomar velocidad y liberándonos de los obstáculos, continuábamos río abajo festejando ruidosamente nuestro triunfo sobre la Naturaleza. Lorenza, la lora de a bordo, era la que más contenta se ponía y gritaba hasta enronquecer. Cuando la rutina volvía a posesionarse de todos era porque estábamos ejecutando otras tareas: se acomodaban las cuerdas, se alisaban los cabos, se baldeaba la cubierta, se aireaban las provisiones, se hacían labores de carpintería y —un día a la semana— cumplía cada hombre con su turno de cocina. El descanso era, generalmente, luego de almorzar. Entonces, siempre con dos remeros alertas, nos dejábamos llevar a la deriva, gareteando de este modo hasta que un grito de alarma nos hacía correr a los puestos de maniobra. La hora más temida —psicológica y físicamente— era las 6 de la tarde, pues con el último rayo de luz, teníamos que encostar la embarcación en el sitio donde había de pasar la noche. Encostarla era acoderarla a una orilla y asegurarla con cuerdas a los árboles. Al tiempo de estar ya todos con las pértigas en las manos y las cuerdas listas, dos de los tripulantes más jóvenes se lanzaban al agua y pugnaban por nadar hasta la ribera. Al barquichuelo a todo esto, se le había hecho virar en redondo y su proa quedaba frente a la corriente, lo que lo frenaba en algo. Pero vencido el punto de inercia retomaba su velocidad, los árboles de la orilla volvían a desfilar cada vez más a prisa y la sensación de angustia dejaba entrever el naufragio. Si las cuerdas arrojadas a los nadadores

no eran atadas prestamente, el barco seguía cobrando más y más velocidad hasta estrellarse con un tronco clavado en el agua o un árbol que emergía del río. Y el golpe en estas circunstancias resultaba terrible pues crujían las cuadernas, se curvaban los mástiles, se rompían las cuerdas, se quebraban los remos, los objetos salían despedidos y los hombres rodaban por el suelo. En ese minuto fatal, siempre había cinco segundos de lucidez para presenciar como Lorenza, la lora parlanchina, describiendo una parábola desde el palo mayor caía al río gritando histéricamente... Luego nos levantábamos, atábamos el navichuelo lo mejor que podíamos, alguien se lanzaba al agua a rescatar a la lora y todos echaban maldiciones y palabrotas tratando de injuriar al culpable de todo que, en realidad no existía. Puestos en orden, vale decir, lograda la calma, secada la lora, limpio el aire de toda frase mal sonante, se volvía a poner las cosas en su sitio y se improvisaba la cena, se comía con voracidad, se distribuían las guardias nocturnas y nos dormíamos hasta el siguiente amanecer.

Las guardias nocturnas tenían un aliciente especial. Nos advertían que cuidásemos no subieran hormigas gigantes por las cuerdas que nos ataban a la orilla, asimismo que diéramos voces de alerta si algunas serpientes caían en cubierta desde lo alto de los árboles. No tuvimos malas experiencias al respecto, en cambio fuimos testigos de muchas sensaciones hasta allí desconocidas. La lenta natación de los bufeos, la inmersión sonora de los bagres, el croar de los sapos cantores, la posible aparición de un manatí y el pesado desfilar de unos caimanes constituyeron las sorpresas en el agua. En el aire fueron las luciérnagas iridiscentes, las mariposas aleteantes y esmaltadas, los mosquitos integrantes de mil castas y los murciélagos enormes cuyo pesado volar recordaba a las gallinas. En la tierra de la orilla se logró advertir el furtivo avanzar de los puercos de monte, sajinos y sachavacas, que quebraban ramas a su paso y abrían trocha para otros cuadrúpedos menores. Hubo extraños silbidos de serpientes, escasos chillidos de primates y el nervioso masticar de los roedores. Los pájaros de la noche no eran muchos, pero a la luz de esa luna de plata que sólo he visto en la Amazonía, las bandadas destacaban sus negros cuerpos contra las estrellas parpadeantes. En realidad las sombras y perfiles fueron pocos comparados con los ruidos de la jungla. Se oía todo. El ruido de la lluvia que caía, el ruido de los truenos que bramaban, el ruido de los vientos furibundos, el ruido del temporal que se marchaba, el ruido de los árboles crujientes, el ruido de las ramas desgarradas, el ruido de las hojas volantes y cayentes también, el ruido de la tierra lamida por el río... Si conteníamos la respiración para escuchar mejor, también oíamos los latidos de nuestro corazón extasiado. Las guardias nocturnas fueron muchas, pero cada una tuvo su especial encanto.

### **La comida y la bebida**

La comida fue cosa aparte. Se comió de todo, en especial plátanos y yucas. Escaseó la carne, pero pescábamos bagres del río, animalejo de cráneo chato y facciones de baticraco que adornaba su frente con antenas y tentáculos. A la ingestión de estos peces renunciaron muchos por una razón de costumbre: estaban acostumbrados a comer pescado con espinas pero no espinas con pescado. No pudimos arponear un solo paiche ni atrapar una tortuga, los monos fueron los grandes ausentes del viaje y, por tanto, de la

olla. Abundaron, en cambio los frutos extraños: algunos marcadamente dulces, otros incómodamente amargos, habiéndolos igualmente de magnífica presentación pero que carecían de sabor: comerlos era como masticar pasta de madera. Hubo miel silvestre y, perdónese me la insistencia, muchos plátanos y yucas. Los plátanos los comíamos crudos, machacados, hervidos con sal y fritos con azúcar. A los diez días de estar en la expedición cualquiera hubiera matado al otro si este le ofrecía un plátano. Un sentimiento similar se gestó en torno de las yucas. Había, naturalmente, latas de conservas, pero de ellas se sacaba únicamente el plato fuerte del almuerzo. De las tres comidas del día la más pintoresca era la cena. La hacíamos en la caseta de cañas que oficiaba de comedor, a la luz de un lamparín de gasolina que atraía a todo tipo de insectos. De este modo llegaban al comedor la diminuta manta blanca, mosquitos succionadores, moscas iridiscentes, voraces zancudos, negros avispones zumbadores, rechonchos abejorros y la sin par *mantis religiosa*, el insecto más grande que me ha sido dado conocer. También acudían las arañas y tejían sus telas en las cercanías de la luz para atrapar a los pequeños e incautos voladores. Sin embargo, los infaltables a la comida nocturna fueron los grillos y saltamontes. Venían en cantidad y no se quedaban quietos hasta acabar flotando en la sopa. Nos acostumbramos tanto a su presencia, que al final los apartábamos a la orilla del plato, casi con cariño, y continuábamos ingiriendo el caldo caliente salpicado de fideos.

Los cubiertos y los platos se lavaban tarde, mal y nunca. En todo caso se cumplía con lavarlos en el único cubo de a bordo. El cubo en cuestión servía también para sacar agua del río, echárnosla encima a manera de ducha, baldear la cubierta recalentada por el sol y, asimismo, para lavar la ropa sucia, y no era sólo ropa sucia en muchos casos, sino ropa sucia de individuos que estaban sufriendo una tenaz epidemia de hongos cutáneos.

La bebida también tenía su historia. Se bebía agua pero podía alternarse con limonada agriada por el calor ambiental. Una y otra brotaban de cerrados recipientes conllevando en el curvado chorro moscas, mosquitos, gorgojos y pequeñas cucarachas. Agua y limonada se bebían en unos jarritos de hierro enlosado que colgaban sobre la mesa de comer. Los jarritos no gozaban de higiene mayor, porque también servían para enjuagarse la boca, hacer gárgaras y, por la noche, para que alguno guardase furtivamente su dentadura postiza en el interior de uno de ellos.

En medio del paisaje y del ambiente que hemos visto transcurrió toda la navegación. Al remo y a la deriva, otras veces abarloados, progresamos por el Río Grande de las Amazonas como lo hicieron los aventureros del siglo XVI. Enfrentamos los temidos temporales en los que el río se enfurecía y la selva se angustiaba, las serenas calmerías de calor terrible, también los días intermedios de niebla y opacidad. Pero nuestros barquichuelos seguían navegando y la corriente nos iba acercando al mar. Pasamos de este modo por Leticia, puerto colombiano, y Tabatinga, primer puerto brasileño al que siguieron las ciudades de Tefé —a orillas de un lago hermosísimo— y Coarí, de gran tráfico mercantil. Tocamos naturalmente, en otros puntos que pecaron de primitivos, no sólo alejados de la civilización sino carentes de vida humana, mas el río, siempre el río, fue el personaje principal.

Así cruzamos frente a la desembocadura del Purús, también ante la del Río Negro. Por este último empezamos a subir. Sus aguas eran negras de verdad y el sol estaba en su ocaso. La oscuridad de la noche fue mayor y todo se confabuló con las tinieblas. Largas horas gastamos en seguir surcando el río ennegrecido hasta que, habiendo subido varios kilómetros en su negrura, apareció encendida y luminosa la ciudad de Manaos con sus edificios elevados y letreros luminiscentes, sus multitudes algarábicas y su policromía tropical... Personalmente no corrí el riesgo de incurrir en alegría: en Manaos, los peruanos, teníamos orden de despedirnos de la **Expedición Francisco de Orellana** y de sus amigables integrantes, de terminar con esa vida de aventura, de siempre navegar hacia el nacimiento del sol... Todo ello terminaba allí... Por eso es que no me alegré de ver Manaos desde la airada proa del "Cantabria".

## DOCUMENTOS

Gran cantidad de documentación relacionada con el legado marítimo nacional reunida en el proceso de elaboración de la Historia Marítima del Perú es, en su mayor parte, desconocida por gran número de investigadores. Tal situación ha llevado a que la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a partir del presente número, inaugure la presente sección. Iniciamos esta labor con algunas memorias relacionadas con la corbeta Independencia primer buque en llevar tal nombre en nuestra Marina (el segundo fue la infortunada corbeta Independencia y el tercero el actual buque-escuela B.A.P. Independencia).

## Documentos

Aquel primer Independencia sirvió como buque escuela chileno desde 1820 hasta 1824 momento en que fue adquirido por el Perú, participando en la Expedición Libertadora y en varias comisiones de la campaña independentista. Su mal estado general solo le dio dos años de vida útil para nuestra marina, dándosele de baja en 1831. La documentación relacionada con los procesos de compra y desbarato de este buque se conserva en el Archivo Histórico de Marina, en el Museo Naval del Perú, habiendo sido transcrita por Alicia Castañeda de Gutiérrez y Jorge Ortiz Sotelo.

Se incluyen un par de estados generales de la corbeta y la "Relación de sus Pertrechos y demás efectos navales pertenecientes al depósito de la corbeta de guerra Independencia que se han encontrado de regular servicio", según el expediente de adquisición.



1828, octubre/noviembre.

Expediente de compra de la corbeta Independencia en Valparaíso.

INDEPENDENCIA, navío.

Comando en Jefe General de Marina. 1828.

ANP Doc. 1.1.1 a 4

1.1. Contabilidad general de gastos.

Callao a 6 de noviembre de 1828.

Señor ministro de asuntos del ramo de guerra y marina.

Señor ministro: Devuelvo a usted las propuestas de la Junta de Valparaíso de la corbeta de guerra Independencia, a recibir esta tarde, la información

## DOCUMENTOS

Gran cantidad de documentación relacionada con el pasado marítimo nacional reunida en el proceso de elaboración de la **Historia Marítima del Perú** es, en su mayor parte, desconocida por gran número de investigadores. Tal situación ha llevado a que la **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**, a partir del presente número, inaugure la presente sección. Iniciamos esta labor con algunos manuscritos relacionados con la corbeta **Independencia**, primer buque en llevar tal nombre en nuestra Marina (el segundo fue la infortunada fragata blindada **Independencia** y el tercero el actual buque escuela B.A.P. **Independencia**).

Aquel primer **Independencia** sirvió con pabellón chileno desde 1819 hasta 1829, momento en que fue adquirido por el Perú, participando en la Expedición Libertadora y en varias comisiones de la campaña independentista. Su mal estado general sólo le dio dos años de vida útil para nuestra marina, dándosele de baja en 1831. La documentación relacionada con los procesos de compra y desbarato de este buque se conserva en el Archivo Histórico de Marina, en el Museo Naval del Perú, habiendo sido transcrita por Alicia Castañeda de Gutiérrez y Jorge Ortiz Sotelo.

Se incluyen un par de estados generales de la corbeta y la "Relación de los Pertrechos y demás efectos navales pertenecientes al desarmo de la corbeta de guerra Independencia que se han encontrado de regular servicio", adjunta al expediente de desbarato.

La Redacción

Lima, noviembre 12 de 1828. El Comandante General de Marina, que por orden del Sr. Ministro de Marina don José María Díaz de la Peña, se dirige para marchar en comisión a Chile, presentándose en este ministerio a recibir ordenes e instrucciones.

(Firmado)

## DOCUMENTOS

Gran cantidad de documentación relacionada con el pasado marítimo nacional reunida en el proceso de elaboración de la Historia Marítima del Perú es, en su mayor parte, desconocida por gran número de investigadores. Tal situación ha llevado a que la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a partir del presente número, inaugure la presente sección. Iniciamos esta labor con algunos manuscritos relacionados con la campaña Independencia, primer pudiese en llevar tal nombre en nuestra Marina (el segundo fue la intronada fragata blindada Independencia y el tercero el acorazado Independencia B. A. P. Independencia).

Aquel primer Independencia sirvió con pabellón chileno desde 1819 hasta 1829, momento en que fue adquirido por el Perú, participando en la Expedición Libertadora y en varias comisiones de la campaña independentista. Su mal estado general sólo le dio dos años de vida útil para nuestra marina, dándosele de baja en 1831. La documentación relacionada con los procesos de compra y despacho de este pudiese se conserva en el Archivo Histórico de Marina, en el Museo Naval del Perú, habiendo sido transcrita por Alicia Castañeda de Gutiérrez y Jorge Ortiz Sotelo.

Se incluyen un par de estados generales de la corbeta y la "Relación de los Partes" que y demás datos navales pertenecientes al desamortamiento de la corbeta de guerra Independencia que se han encontrado de regular servicio, adjunta al expediente de despacho.

La Redacción

1828, octubre/noviembre.

Expediente de compra de la corbeta **Independencia** en Valparaiso

INDEPENDENCIA, corbeta.

Comandancia General de Marina, 1828.

MNP Doc. 1, f.1 a 4

f. 1.- Comandancia general de marina

Callao a 6 de noviembre de 1828

Señor ministro de estado del despacho de guerra y marina.

Señor ministro: Devuelvo a vuestra señoría la propuesta de la benta en Valparayso de la corbeta de guerra **Independencia** que acabo de recibir esta tarde, he informaré con la prisa que no corresponde á el ecsamen de estos asuntos y en que solo la obra que se dice echa para sujetar sus cubiertas, hace sospecha que sus durmientes no estarían en buen estado, aunque siempre debe temerse, lo está para hacernos la guerra, si logran comprarla los colombianos; y és una presisión política estorbarlo, aunque nos costase algun sacrificio.

El precio de 45 mil pesos por el buque y sus pertrechos y el de 50 mil con la tripulación de 120 hombres, que son pocos, aunque aquellos serían marineros y aquí se les pondría la tropa; me parece algo ecesivo porque no incluye su inventario su presisa artillería de á doce, que es muy esencial porque aqui no la hay corta é igual á la que tenia y la (f.1) quitó el gobierno de Chile aquién és presiso pedirla y pagarle No puede creerse admisible el que benga la corbeta aquí á venderse sin tener asegurada la venta, y por todo ello creo seria conducente fuese el Capitan de Navio don José María García con poderes y autoridad bastante para comprarla y su artillería con las bentajas que pudiera sacar, ecsaminandolo todo prolijamente, ó impedir políticamente como creo capaz a dicho oficial por sus talentos y conecciones en Chile, pasase á otras manos ó á la de nuestros enemigos.

Es cuanto prontamente puedo decir á Vuestra señoria pasando á tratar de ello personalmente.

Dios guarde a vuestra señoria.

Joseph Pasqual de Vivero.

(Rubricado)

Al margen

f. 1 Devuelve la propuesta de venta en Chile de la corbeta **Independencia**, informando sobre ellos.

Lima, noviembre 12 de 1828. Dígase al general que subscribe: que prevenga al capitán de nabio don José María García, se aliste para marchar en comición á Chile, presentandose en este ministerio á recibir ordenes é instrucciones.

(Rúbrica)

f.2.— Inventario de la corveta **Independencia**

Palos masteleros y vergas completas

La xarcia y montoneria (sic) idem.

**Anclas**

Dos de ajuste de á 30 quintales

Un de espranza de á 18 idem.

**Amarras**

Un cable de a 20 pulgadas

Un idem " " 13 1/2 pulgadas

Un idem " " 1 2/8 idem.

Un idem " " 1 1/8 idem.

**Botes**

Una lancha de a 30 pies quilla

Un bote " " 28 " idem

Un idem " " 22 " idem

Una shalupa (sic) a 19 pies idem.

**Toneles y pipas**

doce mil galones

**Velamen**

Dos mayores

Dos gavias

Dos juanetes mayores y un sobre idem

Una vela de estay mayor

Una idem " idem gavia

Un idem " idem juanete mayor

Dos alas de gavia

Dos idem " juanete mayor

Dos trinquetas

Dos velachos

Dos juanetes de a proa y un sobre

Dos foks y dos trinquetillas

Un petifok

Dos arrastraderos

Dos alas de velacho

Dos idem de juanete de proa

Dos sobre mesanas

Dos juanetes idem y dos sobre idem (ilegible)

Dos cangrejas y un idem

Una vela de estay mesana

Una toldilla

Estado general  
 de la Armada de S. M. Indep.<sup>ta</sup> del Puerto de San Pedro de Macoris hoy 25 de Set. de 1808 al mando del Cap. de Navio Don Juan de la Cruz  
 Delicias

Grado y nombre de Ofi. <sup>al</sup> de S. M.	Guard. Marina	Clase y nombre de Ofi. <sup>al</sup> Mayor	Ar. <sup>al</sup> y municiones	Ar. <sup>al</sup> municiones y Ar. <sup>al</sup>	
1. <sup>o</sup> Ten. <sup>te</sup> 2. <sup>o</sup> D. 2. <sup>o</sup> Cap. 4. <sup>o</sup> D. Alf. <sup>ez</sup>	D. Manuel Garcia D. Jose Salcedo D. Ramon Calvarias D. Jose Oliva D. Man. Gonz. Sabo	D. Alf. Tardiar D. Fran. Cozman D. Cuafre Parera D. Antonio del Valle D. Domingo Parera	Contador Cirujano Fisico Id. de S. M.	D. Juan Fran. Sanchez D. Jose Vazquez D. Antonio Cabezas D. Juan La-grace	Canon de a 12..... 26 Id. de a 7..... 1 Balas de a 12..... 300 Id. de a 7..... 28 Lanz. de mano de a 7..... 333 Id. de a 7 de a 7..... 41 standar..... Oranos de incendio.....

Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.	Armas de S. M.
30	1	1	2	1	9	15	16	17	12	200	1	1	1
10													

Delaman tiene el castro de las...  
 Se halla en el puerto y en la mar con alguna...  
 El arte de la guerra...  
 El arte de la guerra...  
 El arte de la guerra...



Nota. Este inventario es corto con respecto a lo que tiene buque, pero casi todas sus velas aquí espresadas son nuevas.

Charles W. Woostro  
(Rubricado)

- f. 3.—Nosotros los infrascriptos, hoy día de la fecha, hemos pasado abordo de la corveta **Independencia**, para inspeccionar una quaderna nueva diagonal, que se acaba hacer en dicho buque, uniendo, por medio de gruesos trancaniles longitudinales, curvas y abrasaderas, los baos de ambas cubiertas á los costados, cuya obra ha dejado este buque mui suficiente y en estado capaz de ocuparlo en servicio de la República.- Con respecto a su arboladura xarcia pendiente y de labor velamen amarras y embarcaciones menores, todos estan en buen estado de servicio. En consecuencia consideramos que bajo todos respectos el dicho buque se halla fuerte y en estado de emprender qualesquiera campaña á que fuese destinado. Valparaiso y julio primero de mil ochocientos veinte y ocho años.

David R. Maffet capitan del puerto.

(Rubricado)

Comandante Thoribio Idalgo comandante de arsenales  
(Rubricado)

Nicolás Noé Constructor naval  
(Rubricado)

Tomas Gomez maestro mayor de carpinteria  
(Rubricado)

- f. 4.- Valparaiso y octubre de 1828

Señor don Martin Jorge Guise, Almirante de las fuerzas navales del Perú.

Mi mui apreciado señor y amigo: he sabido aqui, que el gobierno de aquella república esta actualmente haciendo las mas empeñadas preparaciones para sostener una guerra por mar y tierra. Esta noticia es lo que me ha inducido á proponer, por via de vuestra señoria á ese gobierno, la compra de la corveta de guerra **Independencia**, montando 27 cañones largos de calibre de á doce. Este buque se acaba de re-componer en estos días bajo de mi inmediata inspección; y por los peritos que los han examinado desde entonces se lo han pronunciado mui superior de su clase y como tambien mi meditada campaña sobre las islas orientales ha caido á tierra, me hallo autorizado á ofrecer su venta barata y ventajosamente á ese gobierno, si acaso se dispusiese a comprarlo.

Inclusos, remito a vuestra señoria la copia de su inventario y el certificado del constructor naval de aquí tocante a su actual estado, y para la mejor información (f.4) del gobierno puedo decirle á vuestra señoria, que en caso de admitir la compra, el

espresado buque será entregado aquí en Valparaiso, por la cantidad de 45,000 mil corrientes, con todo su armamento completo, y en el Callao con una tripulación de 120 hombres, enganchados para servir por seis meses, por la de 50,000 mil. Pero, si ninguna de estas propuestas encontrase la aprobación del gobierno y sin embargo, siempre estuviera inclinado a contratar bajo de otro aspecto, está á su opción hacer alguna de su parte, que si fuera admisible, será aceptada sin demora por los dueños.

Me aprovecho de esta oportuna ocasion para saludar a vuestra señoría con mi mas atento respeto y el mayor aprecio, y espero que se valdra vuestra señoría de la primera oportunidad que se presente para contestarme sobre este asunto manifestandome la resolution de su gobierno con respecto á ello entre tanto soy de vuestra señoría.

Su afectuoso seguro servidor y amigo que besa sus manos.

Charles W. Woostro.

(Rubricado)

-----OO-----

1831 Octubre - 31.

Callao, Oficio del Comandante General de Marina, contralmirante José Pascual de Vivero, al Ministro de Guerra y Marina, devolviéndole el expediente de desarme y desbarato de la corbeta **Independencia**.

INDEPENDENCIA, corbeta

Comandancia General de Marina, 1831.

MNP. Doc. 28, foja 45.

Comandancia General  
de Marina

Callao, 31 de octubre de 1831

No. 388

Señor Ministro de Estado de Guerra y Marina

Señor Ministro.

Según las órdenes respectibas de 15 de julio y 14 del corriente, devuelvo a vuestra señoría el expediente de desarme y esclución de la corbeta **Independencia**, hasta su colocación en el muelle, con la razón del Almacén General de Marina del resultado de sus productos en pertrechos, que no ha podido darse hasta el día, en que según el estado

11) Relación de los Obispos y demás S. Oficiales notables que  
 asistieron al Concilio de la Ciudad de Granada. Desde el día 9.º de Mayo en  
 adelante de 1562 años. — Madrid.

Juan de Ovando

- 20. Obis de Cuba
- 3. Obis de
- 6. Obis de
- 17. Obis de
- 1. Obis de San Juan
- 1. Obis de
- 14. Obis de
- 2. Obis de
- 34. Obis de
- 2. Obis de
- 15. Obis de
- 14. Obis de
- 20. Obis de
- 22. Obis de
- 3. Obis de
- 4. Obis de
- 2. Obis de
- 10. Obis de
- 1. Obis de
- 1. Obis de
- 18. Obis de
- 7. Obis de
- 1. Obis de
- 1. Obis de
- 1. Obis de
- 28. Obis de
- 3. Obis de
- 14. Obis de
- 36. Obis de



5. Facile

1. W. de la p. de la Ciudad

4. Facile de la Ciudad

2. W. de la p. de la Ciudad

Finis

149. W. de la p. de la Ciudad

10. Chicas

12. Facile

10. W. de la p. de la Ciudad

11. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

5. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

3. W. de la p. de la Ciudad

1. W. de la p. de la Ciudad

4. W. de la p. de la Ciudad

W. de la p. de la Ciudad

6. W. de la p. de la Ciudad

21. W. de la p. de la Ciudad

3. W. de la p. de la Ciudad

26. W. de la p. de la Ciudad

1. Cochabamba de Cochabamba
1. Sillitaca
1. San Mateo de Cochabamba
2. D. Sillitaca
26. Cochabamba
27. Cochabamba de Cochabamba
27. Cochabamba
28. Cochabamba
66. Cochabamba de Cochabamba
26. Cochabamba
1. Cochabamba de Cochabamba
1. Cochabamba de Cochabamba
3. Cochabamba de Cochabamba
16. Cochabamba de Cochabamba
1. Cochabamba de Cochabamba
22. Cochabamba de Cochabamba
3. Cochabamba de Cochabamba
20. Cochabamba de Cochabamba
34. Cochabamba de Cochabamba
11. Cochabamba de Cochabamba
26. Cochabamba de Cochabamba
1. Cochabamba de Cochabamba
170. Cochabamba de Cochabamba
200. Cochabamba de Cochabamba

Cochabamba

1. Cochabamba
  2. Cochabamba
  1. Cochabamba de Cochabamba
- Cochabamba
1. Cochabamba de Cochabamba
- Cochabamba

1. Cochabamba
- Cochabamba
1. Cochabamba de Cochabamba
  1. Cochabamba de Cochabamba
  2. Cochabamba de Cochabamba





Abolicion

- 46. Director. Suat.
- 1. Visita
- 57. Comandante Suat.
- 14. Capitan
- 49. id. Secundo
- 1. Comandante de galea
- 15. Capitán de
- 48. Portan.

Abolicion

- 2. Director
- 2. Primer Comandante
- 3. Segundo
- 1. Compan. Port
- 1. Primer
- 1. Segundo
- 1. Tercero
- 1. Quinto
- 1. Sexto

Abolicion

- 3. Comandante de Ciudad de San Juan y  
San Pedro de los Rios de San Juan del
- 4. Comandante de San Juan
- 3. id. de San Juan y San Pedro
- 1. Comandante
- 1. id. de San Juan
- 1. Comandante de San Juan
- 1. id. de San Juan y San Pedro
- 1. Comandante
- 1. Comandante
- 12. Comandante Suat.
- 4. Comandante de San Juan

Abolicion

- 1. Comandante de San Juan
- 2. id. de San Juan



- 1. D. Córdova
- 1. Córdova de Laguna Córdova
- 1. D. Córdova
- 2. Córdova de Laguna Córdova
- 2. D. de Laguna Córdova
- 1. Córdova
- 1. Córdova
- 2. Córdova de Laguna Córdova
- 2. D. Córdova

Villavieja

- 2. Córdova
- 2. Córdova
- 2. Córdova
- 1. Córdova
- 3. Córdova
- 2. Córdova
- 2. Córdova
- 1. Córdova
- 4. Córdova
- 6. Córdova
- 2. Córdova
- 1. Córdova
- 2. Córdova
- 1. Córdova
- 1. Córdova

de Laguna Córdova

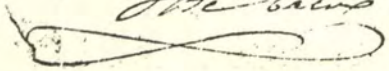
Villavieja

- 2. Córdova
- 11. Córdova
- 13. Córdova
- 20. Córdova
- 3. Córdova
- 10. Córdova

Alfonso Córdova 31 de Agosto  
 1799

Alfonso Córdova

L. de Laguna Córdova



del casco enterrado no hay esperanzas de sacar mas de él, y que por su estado anterior haciendo tanta agua tampoco pudo profundizarse á sacar mas cobre, por que sus maderas todas estaban inutilles.

Dios guarde a vuestra señoría  
Joseph Pasqual de Vivero  
(rubricado)

Al margen:

Segun las ordenes respectivas remite el expediente de desarmo y exclusion de la corbeta **Independencia**, con la relación de sus productos. Lima 4 de noviembre de 1831.

Archívese con separación y téngase presente para dar cuenta a las procsimas lejislaturas en la memoria del Ministro, haciendose las anotaciones convenientes en lista de los buques de guerra.

(rúbrica ilegible)

Por orden de vuestra excelencia  
Castañeda  
(rubricado)  
Oficial Mayor

-----OO-----

1831 - julio - 12/21

Lima/Callao. Expediente del "reconocimiento de la corbeta **Independencia** por la mucha agua que hace y su resultado", reunido por el Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina José Mercedes Castañeda.

INDEPENDENCIA, corbeta

Comandancia General de Marina, 1831

MNP. Doc. 28, fojas del 46 al 53.

Casa del Gobierno en Lima á 15  
de julio de 1831

f.46 Señor General Comandante General de Marina

Señor General:

A los altos fines que expresa el Supremo decreto de esta fecha, tengo la honra de devolver á vuestra señoría orijinales, la nota y reconocimiento de la corbeta **Independencia** que se sirvió vuestra señoría dirijirme en 13 del corriente.

Dios guarde a vuestra señoría  
Señor General  
José Mercedes Castañeda  
(rubricado)  
Oficial Mayor

f.47 No. 293. Ministro de Estado de Guerra y Marina. Julio 16 de 1831.

Acavo de recibir el expediente del reconocimiento de la corbeta **Independencia** para el remate de su casco determinado en Supremo Decreto de ayer y que devuelvo haciendo presente; no falta otra cosa que sacarle los palos y el timón lo que se irá haciendo interín se presentan postores para el caso en rosca sin amarras, espresión técnica con que procliamarse, y como esto pide carteles y días de Ley son de dictamen, no se pierda tiempo en ello y al efecto lo hago presente. Todo lo del buque esta recojido según ordenanza no teniendo mas que el timon y los cuatro palos guarnidos que se le irán sacando; y se hubiera conciderado en estado de desarmo si por el agua que hace y espresadas faenas no necesitare toda su dotación y por lo que el fogonbombas y amarras será lo último que debe recojerse, bien que se entregue el caso por que lo rematen, o que lo desbarate el Estado si no hubiera postores. Agregado al No. 290 y con el expediente de desbarate del corbeta **Independencia** hace presente lo que corresponde según lo dispuesto.

Supremo Decreto. Lima y julio 15 de 1831. Devuelvase original al Comandante General de Marina para que inmediatamente proceda al completo desarmo de la corbeta **Independencia** según el estado de inutilidad en que se halla, depositando en almacenes el aparejo, arboladura, timón, jarcias de labor, velas, anclas y demas utiles bajo la mas estricta cuenta y razon; y poniendose constancia de todo a continuación de este expediente lo devuelva dando cuenta del estado en que se halla el casco del buque para disponer su benta en remate o lo (f.47) que sea mas conbeniente.

Una rúbrica de su excelencia. Por orden de su excelencia. Castañeda. Oficial Mayor (47v).

f. 48 Reconocimiento practicado prolijamente de la corbeta **Independencia** en tres días y varios puntos de ella hallandose a plan barrido de su lastre de piedra y de la mayor parte del de fierro en cuyo estado hace de veinte, veinte y cinco pulgadas de agua por hora muy clara y como de todos sus fondos. Ejecutado dicho reconocimiento por el Comandante del Arcenal, su Ayudante el 1er. teniente don Roberto Meiklijoh, Maestro Mayor de Maestranza graduado de 1er. teniente don Tomás Falconí, y los capatases de calafates José Martines y Fermín Sanchez, con asistencia del Comandante del buque y del señor Comandante General de Marina, resultando de todo lo siguiente

Tiene los principales miembros como son albitanas, corales, berengas, genoles, primeras ligasones y forros consiguientes, todo podrido, de que resulta el aguá que hace por todos sus fondos y que se concidera incapaz de carena á flote ni en Guayaquil, donde su comandante ha espresado atreverse á llevarla, lo que ningún facultativo podría permitir por que en el dicho estado en que se halla, y volviéndola a calar con el lastre previo a que pudiera nabegar haría mucha más agua y sería capaz de irse a pique en la mar, sin que le bastasen las cuatro bombas y aun que pudieran ponerle otras cuatro tan ecelentes, y a que ha debido ahora su llegada al Callao. Hallandola los facultativos en términos que ni en Guayaquil podría carenar, según se

Estado Real.

De la Corte Real de Indias de Sevilla en Transf. con L. Canones y Cole del Pto del Caballero al mando del Sr. S.º grad.º D.º Don Felix Margues.

Jefe y nomb. de of. de j.º		Qual.º de la in.º	Clases y nomb.º de of.º Mayor		Residencia y Municipio	Ant.º y Antig.º
Ser.º R.º	D.º Juan Corrochano	D.º Domingo Pantoja	Cont.º	D.º Jose de la Cruz	Canonos de H.º	Reales " " " 12.
11.º grad.	D.º Juan Lopez		Cont.º	D.º Pedro Fluctante	Palacio de R.º	Reales " " " 11.
					Saca de Mel.º	Reales " " " 580.
						Reales " " " 11.
						Reales " " " 11.
						Reales " " " 9.

Prova de Ar.º	Cont.º y Qual.º	Car.º y Clase	Dep.º de Ar.º	Ar.º de Ar.º	Ar.º de Ar.º	Mar.º	Grum.º	Pajes	Comun.	Guarn.º	Fotok.	Dimension.º en pies y pulgadas de Long.º
	2	2	2	5	9	14	14	2	1	10	60	Manga " " " 25 " 0.
				Llebran al Rey.º								Pantal " " " 16 " 9.
				Llebran al Rey.º								Isora " " " 146 " "
				1	2	3	3	2				Guilleta limp.º 126 " "
												Sombrados y rindes 200 " "
												yy last.º en pie 2716.
												en piedra " 1180.
												Caba al Paja " 14
												A a Paja " 10
												Dif.º " 1.

Plano de Grif.º

Velamen tiene el Pord.º Rey.º. Plomo un juego de Respete en las mismas term.º. Jarcia pendiente y de lazo de orden vida 3.º Anclas de 16 a 20 qq.º. 2 Cadernas uno de 18 y otro de 14 lineas; de los braves se 30 otras de Rey.º sero.º

Plano de Argencia

Se halla estanca p.º h.º de rinda en abaladura de Confianza

Vienen p.º 30 dias.  
Ay.º 2000.º p.º de...



ha dicho, á flote por el espresado estado de sus miembros principales, lo que solo podría ejecutarse en un dique haciendola nueva con el enorme gasto consiguiente.

En tal estado debe venderse para desbarato aprovechandose por nuestra parte su aparejo y arvoladura, y timón, anclas cadenas (f. 48), bombas y demás utensilios, deviendo procurarse la ejecución de venta lo más pronto posible para aorrar el indispensable gasto de la tripulación necesaria para el servicio de las bombas, y que interí si se logra tal remte se irán sacando timón, palos, etcetera y si no se logra tal remate debe efectuarse por cuenta del Estado.

Para venderla en remate público puede señalarsele al casco el precio de tres mil quinientos pesos como que iba a producir algún fierro, cobre, pocas curvas y madera de leña.

Para practicarse el desbarato por cuenta del Estado se gradua el casco en jornales de 900 a 1000 pesos y de que resultaría aquel aprovechamiento. Callao, julio 13 de 1831. Joaquín de Soroa. Roberto Meiklijoh. Tomás Falconí.

Es copia: Vivero  
(rubricado)

-----OOO-----

f.49 Comandancia General  
de Marina

Callao, 13 de julio de 1831

No. 290

Señor Ministro de Estado de Guerra y Marina.

Señor Ministro:

Según hé indicado á vuestra señoría y cuando há podido practicarse el reconocimiento prolijo de la corbeta **Independencia**, acompaño su copia, cuyo resultado es, no poderse carenar y deverse vender en remate para desbarato si al Supremo Gobierno pareciere ejecutarlo por sí. Para uno u otro vá espresada la cantidad en que puede anunciarse el remate y la que se conceptúa necesaria á ejecutarse por el Estado, siendo preciso no perder tiempo en ello para ahorrar en la tripulación que no puede rebajarse por su estado, esperando la resolución según lo que se tenga a bien, y en el interín podré irle quitando el timón y los palos.

Siempre se conceptuó la corta duración de este buque, que en los dos años que há trabajado (f. 49) insesantemente y con los útiles que deja, para haber debengado lo que costó, á más del compromiso de la guerra con Colombia que hubiera obligado,

militar y políticamente aún mayores costos por los daños que hubiera ocasionado entonces por dicha guerra.

Dios guarde a vuestra señoría  
Joseph Pasqual de Vivero  
(rubricado)

Excelentísimo señor:

El Fiscal vista esta consulta dice: que no pudiendo dudarse del mal estado de la corbeta de guerra **Independencia**; y de ser esta sumamente vieja, que aun carenada no podría ponerse de buen servicio, es indispensable se desarme en el momento y se proceda al remate del casco en la forma de estilo. Puede vuestra excelencia mandarlo así o como parezca más conveniente.

Lima, julio 14 de 1830 (sic)

Zevallos

(rubricado)

Lima (f. 49.v.) Julio 15 de 1831.

Devuelvase orijinal al Comandante General de Marina, para que inmediatamente proceda al completo desarme de la corbeta **Independencia**, según el estado de inutilidad en que se halla, depositándose en almacenes el aparejo, arboladura, timón, jarcias de labor, velas, anclas y demás útiles - bajo la mas estricta cuenta y razón; y poniendose constancia de todo á continuación de este espediente, lo devuelva dando cuenta del estado en que se halla el casco del buque para disponer su venta en remate o lo que sea mas conveniente.

(rubrica ilegible)

Por orden de su excelencia:

Castañeda

(rubricado)

Oficial Mayor

(f. 50)

Al margen

f.49 Acompaña el reconocimiento del estado de desbarato en que se halla la corbeta **Independencia** esplicando todo lo correspondiente. Lima, 14 de julio de 1831.

Vista al Fiscal de la Corte Suprema de Justicia de preferencia:

Castañeda

(rubricado)

Oficial Mayor

f. 51 Casa del Gobierno en Lima a  
18 de julio de 1831

Señor Comandante General de Marina  
Señor General:

Puesta en conocimiento del Supremo Gobierno la apreciable nota de vuestra señoría bajo el No. 293 ha tenido por conveniente dictar el decreto que sigue:

"Devuelvase al Comandante General de Marina el Expediente sobre el reconoci-  
"miento del estado de inutilidad en que se halla la corbeta **Independencia**, para"  
"que sin embargo del cumplimiento que ecsije el decreto de 15 del corriente,"  
"puesto a continuación, se pone de acuerdo con el Gobernador de la Plaza del"  
"Callao y el contratista del muelle don Tomás Guill, con el objeto de informar"  
"si el casco en rosca de dicho buque podrá ser aplicado con utilidad al espigón"  
"que debe hacerse en el Castillo del Sol".

De orden de su excelencia tengo el honor de transcribirlo a vuestra señoría para su inteligencia y los efectos consiguientes a su cumplimiento.

Dios guarde a vuestra señoría  
señor general  
José Mercedes Castañeda  
(rubricado)  
Oficial Mayor

f.52 No. 299 Ministro de Estado de Guerra y Marina.

Callao, 21 Julio de 1831

Según la orden contestación del 18 del corriente relativa a lo que economicamente puede hacerse con el casco en rosca de la corbeta **Independencia**, y si como indicó el señor Gobernador de la Plaza, conbendría aplicarla á la obra del espigón del Castillo del Sol; reunidos hoy en esta Comandancia General dicho señor Gobernador, el Ingeniero Comandante don Francisco Cañas, y el Contratista de la obra del muelle don Tomás Guill, discutida la materia resultó toda ella lo siguiente y el concepto en que debe estar el Supremo Gobierno de que la obra del espigón no es comprehendida en la contrata del muelle y de gasto separado de cuenta del Estado, si no se ha practicado el artículo adicionado a dicha contrata proyectado hase más de siete meses. Aun la obra del muelle esta parada por falta de los mangles que se esperan y dicen dichos facultativos que la del espigón necesitará de tres mil quinientos á cuatro mil mangles para hacer el cajón ó dique á entrar de buque sin lo que sería destrosado é inutil su aproximación á aquel citio de marejada y de menos

fondo que la punta del muelle. En tal concepto los mangles y caudal necesario para la obra del espigón é interín hay mangles para uno y otro se ba poniendo en rosca la **Independencia** sacandoles sus palos, timón, etcetera y se verá entonces y avisarle si combiene, como parece, traerla a la punta del muelle en lugar de la Limeña, que no haciendo agua y calando menos es menos costosa su conservación y más fácil su colocación en el espigón. Es lo que ha producido en su dictamen y el mío la expresada Junta y que hago presente en contestación á dicha orden.

Estracto. Agregado al No. 293 y según la orden contestación sobre la que debe hacerse con el casco en rosca de la corbeta **Independencia** hace presente el dictamen de los facultativos.

Callao, 21 de julio de 1831

Comandancia General  
de la Marina

f. 53

No. 299

Señor Ministro de Estado de Guerra y Marina.

Señor Ministro

Según la orden contestación de 18 del corriente relativa á lo que conomicamente pueda hacerse con el casco en rosca de la corbeta **Independencia**; y sí como indicó el señor Gobernador de la Plaza conbendría aplicarla á la obra del Espigón del Castillo del Sol; reunidos hoy en esta Comandancia General dicho señor Gobernador, el Ingeniero Comandante don Francisco Cañas y el contratista de la obra del muelle don Tomás Guill; discutida la materia resultó en toda ella lo siguiente y en el concepto, en que debe estar el Supremo Gobierno, de que la obra del espigón no es comprehendida en la contrata del muelle y de gasto separado de cuenta del Estado, sin no se ha practicado el artículo adicional á dicha contrata proyectado hace mas de siete meses.

Aun la obra del muelle, está parada (f. 53) por falta de los mangles que se esperan y dicen dichos facultativos que la del espigón necesitará de 3,500 a 4,000 mangles para hacer el cajón o dique a entrar el buque, sin lo que sería destrosado é inútil su aprocsimación á aquel sitio demas marejada y de menos fondo que la punta del muelle.

En tal concepto los mangles y caudal necesario para la obra del espigón, é interín hay mangles para una y otra se vá poniendo en rosca la **Independencia** sacándole sus palos, timón etcétera y se verá entonces y avisará si combiene, como parece, traerla a la punta del muelle en lugar de la Limeña que no haciendo agua y calando menos es menos costosa su conservación y mas fácil su colocación en el espigón.

Es lo que há producido en su dictamen y el mio la espresada junta y que hago presente en contestación a dicha orden.

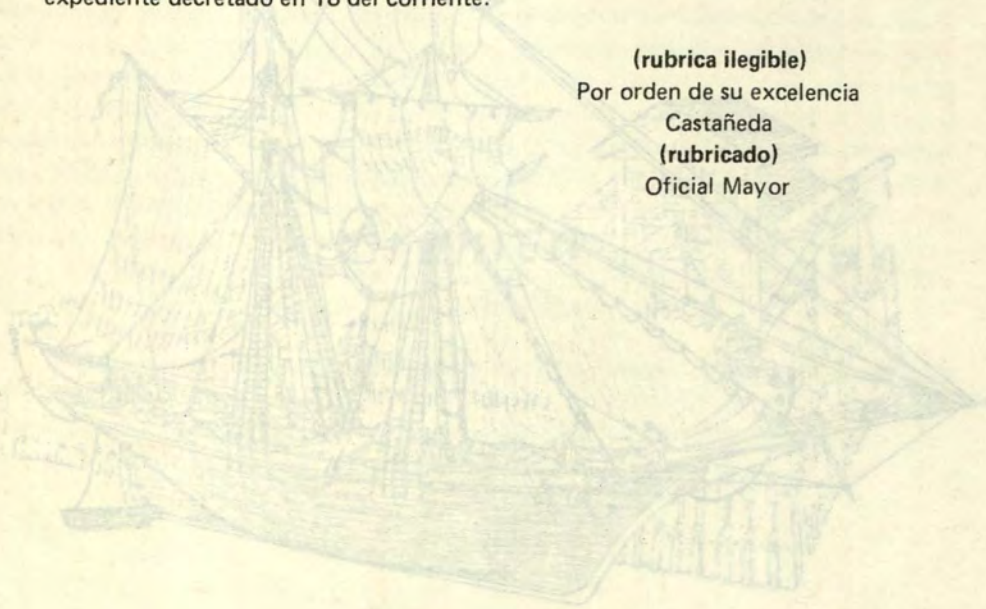
Dios guarde a vuestra señoría  
Josephe Pasqual de Vivero  
(rubricado)

Al margen

- f.53 Agregado al No. 293 y según la orden contestación sobre lo que debe hacerse con el casco en rosca de la corbeta **Independencia** hace presente el dictamen de los facultatibos. Lima, julio 24 de 1831.

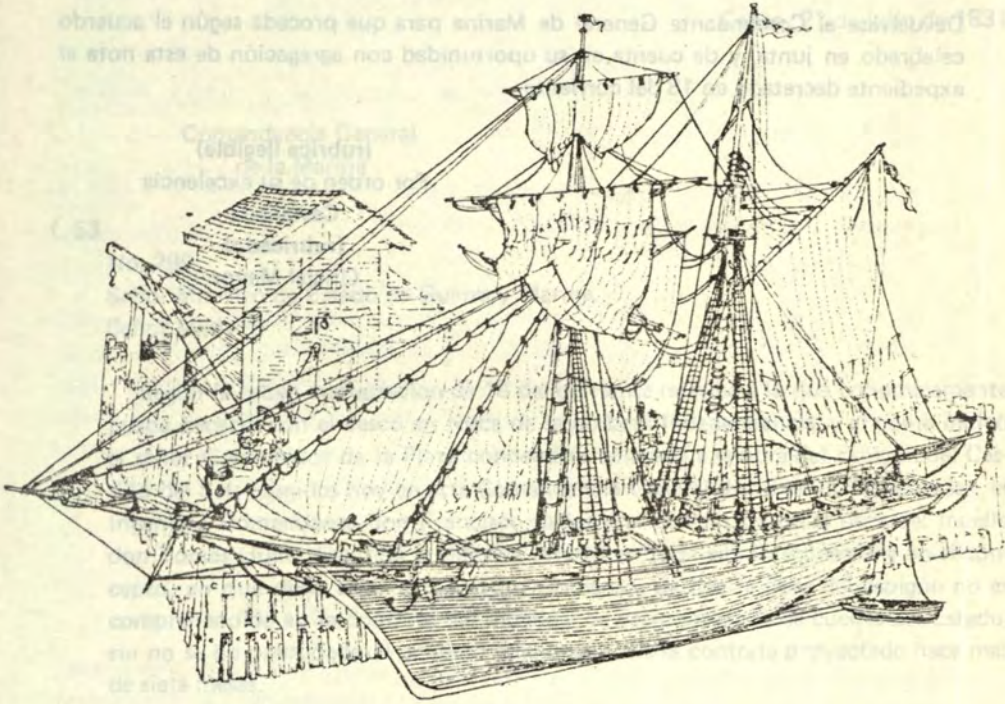
Devuelvase al Comandante General de Marina para que proceda según el acuerdo celebrado en junta, y de cuenta en su oportunidad con agregación de esta nota al expediente decretado en 18 del corriente.

(rubrica ilegible)  
Por orden de su excelencia  
Castañeda  
(rubricado)  
Oficial Mayor



Al margen  
 1. 28. Aprobado el 14 de Julio de 1831 y según se ordena en la resolución de la Real Audiencia de Lima, Julio 24 de 1831.

1. 29. Derivado de la Real Audiencia de Lima para que proceda según el acuerdo celebrado en junta general de accionistas con aprobación de esta Junta de accionistas de este expediente de este expediente.



1. 30. Aprobado el 14 de Julio de 1831 y según se ordena en la resolución de la Real Audiencia de Lima, Julio 24 de 1831.

1. 31. Aprobado el 14 de Julio de 1831 y según se ordena en la resolución de la Real Audiencia de Lima, Julio 24 de 1831.

## CRÓNICA

### Neurología

El 22 de agosto de 1963 falleció repentinamente el Dr. Hernando Buse de la Guerra, Miembro de Número fundador del IEHMP. Ampliamente conocido en nuestros medios culturales y académicos, Buse fue un eminente periodista, escritor y catedrático universitario. Desde las páginas de "El Comercio", diario al que ingresó siendo muy joven, ejerció con vista erudición y nítido sentido periodista, el magisterio de su versión en historia y arqueología peruanas. Fue autor de numerosos libros e incontables artículos periodísticos. Destaca—entre todas— su apreciable contribución a la Historia Marítima del Perú, para la cual preparó con extra-ordinaria seriedad dos volúmenes del tomo II (Época Prehistórica). Además, y por encargo, escribió un interesante prólogo al libro "Campaña Naval 1879" del periodista José Rodríguez del Campo. Fue un decidido colaborador del IEHMP y un sincero amigo de la Marina peruana.

## Crónica

En la ceremonia de la sepultura de sus restos hizo uso de la palabra, en nombre del IEHMP, el Miembro de Número Dr. José Antonio del Busto Duthurburu. El discurso necrológico, así como el artículo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez, Secretario Académico de nuestra institución, se publican al final de este número de la Revista.



## C R O N I C A

### Necrología

El 22 de agosto de 1981 falleció repentinamente el Dr. Hermann Buse de la Guerra, Miembro de Número fundador del IEHMP. Ampliamente conocido en nuestros medios culturales y académicos, Buse fue un eminente periodista, escritor y catedrático universitario. Desde las páginas de "El Comercio", diario al que ingresó siendo muy joven, ejerció con vasta erudición y nítido sentido peruanista, el magisterio de su versación en historia y arqueología peruanas. Fue autor de numerosos libros e incontables artículos periodísticos. Destaca —entre todas— su apreciable contribución a la Historia Marítima del Perú, para la cual preparó con extraordinario esmero dos volúmenes del tomo II (Epoca Prehistórica). Además, y por encargo del Instituto, redactó un interesante prólogo al libro "Campaña Naval 1879" del periodista José Rodolfo del Campo. Fue un decidido colaborador del IEHMP y un sincero amigo de la Marina peruana.

En la ceremonia de la sepultura de sus restos hizo uso de la palabra, en nombre del IEHMP, el Miembro de Número Dr. José Antonio del Busto Duthurburu. El discurso necrológico, así como el artículo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez, Secretario Académico de nuestra institución, se publican al final de este número de la Revista.

## CRÓNICA

Neología

El 22 de agosto de 1981 falleció repentinamente el Dr. Hermann Bust de la Guerra, Miembro de Número fundador del IEMHP. Ampliamente conocido en nuestros medios culturales y académicos, Bust fue un eminente periodista, escritor y catedrático universitario. Desde las páginas de "El Comercio", diario al que ingresó siendo muy joven, ejerció con vasta erudición y nítido sentido periodístico el magisterio de su profesión en historia y arqueología peruana. Fue autor de numerosos libros e incontables artículos periodísticos. Destaca — entre todas — su apreciable contribución a la Historia Marítima del Perú, para la cual preparó con extraordinario esmero dos volúmenes del tomo II (Época Prehistórica). Además y por encargo del Instituto, redactó un interesante prólogo al libro "Campaña Naval 1878" del periodista José Rodolfo del Campo. Fue un decidido colaborador del IEMHP y un sincero amigo de la Marina peruana.

En la ceremonia de la sepultura de sus restos hizo uso de la palabra, en nombre del IEMHP, el Miembro de Número Dr. José Antonio del Busto Durandurán. El discurso neológico, así como el artículo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez, Secretario Académico de nuestra institución, se publican al final de este número de la Revista.

## HERMANN BUSE DE LA GUERRA (1920 - 1981)

Dr. Joel Antonio del Busto Durand

Hace varios días, casi una semana, que el Perú perdió a uno de sus héroes más valerosos, a uno de sus hombres más honestos, a un historiador del mar. En nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, donde fue Miembro de Número Pasado, voy a despedir a Hermann Buse de la Guerra, el hombre al que me refiero, extrajero por la rigidez británica y receloso por la andina al mismo tiempo que un firme adepto de la patria.

Fue geógrafo, historiador, arqueólogo, escritor, pero por encima de todo fue un científico amante de la verdad, también un amante de su país. Los diez libros que escribió constituyen un canto de peruspidad. Uno de ellos, la Historia Marítima del Perú, es y será un ejemplo de verdad y de amor. Es un des nacionalismo y de saber. Porque Hermann Buse, un poco tarde en el mundo de una enciclopedia, estudió la tierra que lo vio nacer y el mar que lo vio crecer. Lo digo con la convicción del que lo vio, porque lo vio y lo vive. Cuando hace quince años navegaba los mares de Polinesia, Melanesia y Adelpella, cuando abarcando el Pacífico y la proa del "Independencia" hendió las aguas del Índico, al que esto habla le hizo cantidad de preguntas, todas muy variadas, y siempre hubo acertada contestación. Sabía lo que pocos y de todo sabía mucho. Era generoso con su saber y en go de extraordinaria lealtad. Su vida fue un constante luchar, por causas siempre sagradas. Se identificaba con la guerra, no conocía la paz.

Hoy, de pie frente a tu tintero, donde yaces con tus galardones de guerrero no uniforme, de historiador de verdad, te pediamo de verdad, en representación del Instituto, levanto mi voz para decirte ante muchos y reverente: Mariposa tuya, yo te saludo.

### HERMANN BUSE Y LOS ESTUDIOS MARÍTIMOS

Por Plácido Horta Juar

En este artículo se trata de la similitud entre Buse y Tello - publicada a mediados de junio en una edición de El Comercio - pero terminaba diciendo: "La intención de



## **HERMANN BUSE DE LA GUERRA (1920 - 1981)**

**Dr. José Antonio del Busto Duthurburu**

Hace varios días, casi una semana, que el Perú perdió a uno de sus hijos más valiosos, a uno de sus hombres más honestos, a un historiador del mar. En nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, donde fue Miembro de Número Fundador, vengo a despedir a Hermann Buse de la Guerra, el hombre al que me refiero, extraña mezcla de rigidez prusiana y reciedumbre andina al mismo tiempo que un enamorado de su patria.

Fue geógrafo, historiador, arqueólogo, geopolítico, pero por encima de todo fue un científico amante de la verdad, también un amante de su país. Los diez libros que escribiera constituyen un canto de peruanidad. Uno de ellos, la Historia Marítima del Perú, es y será un ejemplo de verdad nacionalista. Ejemplo de nacionalismo y de saber. Porque Hermann Buse, un poco tarde lo confieso, era un sabio. Erudito de saber enciclopédico estudió la tierra que lo vio nacer y el mar que la bañaba. Lo digo con la convicción del que lo cree, porque lo vio y lo oyó. Cuando hace quince años navegamos los mares de Polinesia, Melanesia y Australia, cuando cruzando el Pacífico y la proa del "Independencia" hendió las aguas del Indico, el que esto habla le hizo cantidad de preguntas, todas muy variadas... y siempre hubo acertada contestación. Sabía lo que pocos y de todo sabía mucho. Era generoso con su saber y amigo de extraordinaria lealtad. Su vida fue un constante luchar, sus causas siempre sagradas. Se identificaba con la guerra, no conocía la paz.

Hoy, de pie frente a tu féretro, donde yaces con tus galardones de guerrero sin uniforme, de historiador del océano, de peruano de verdad, en representación del Instituto, levanto mi voz para decirte entre marcial y reverente: Hermann Buse, yo te saludo.

## **HERMANN BUSE Y LOS ESTUDIOS MARITIMOS**

**Raúl Palacios Rodríguez**

En una bella semblanza evocativa sobre Basadre y Tello —publicada a mediados de junio en esta misma sección de **El Comercio**— Buse terminaba diciendo: "La intención de

estas líneas: un sencillo homenaje en este frío mes de junio, que sin culpa alguna, apaga el sol y también vidas preclaras". Nada hacía presagiar que apenas dos meses después, quien escribiera tan lúgubre sentencia, nos abandonaría, igualmente, en un mes signado por el frío y la neblina de esta Lima que le vio nacer.

Conocí a Buse en el año 1966 en la antigua Facultad de Educación de la Universidad Católica; aunque —debo confesarlo— mi conocimiento de algunos de sus libros de arqueología, geografía e historia peruanas era muy anterior. En aquel año tenía a su cargo la asignatura de Geografía del Perú que se dictaba en el primer ciclo de la carrera profesional; pronto, sus cualidades de excelente expositor y profundo conocedor de la geografía nacional, hicieron de sus clases el deleite de quienes habíamos escogido la carrera del magisterio. Nunca una incorrección en el empleo del lenguaje; jamás una inexactitud en el manejo del dato geográfico. Su notable erudición —alimentada sin duda por los largos años dedicados a la docencia— descendía con increíble facilidad y sencillez al nivel de nuestra escasa preparación geográfica.

Exigente en el rendimiento académico de sus discípulos e inflexible (en exceso muchas veces) del control de los buenos modales en aula, Buse —ha dicho acertadamente José Antonio del Busto— era una extraña mezcla de rigidez prusiana y reciedumbre andina. Alto y fornido le conocimos allá en el año 66; severo, vehemente y amigo de la verdad, le descubrimos en los años sucesivos. Patriota a más no dar, supo inculcar en cada uno de sus lectores u oyentes la savia bendita del amor a la Patria. Excelente conversador, gustaba de la tertulia cotidiana y de las bromas diversas. Pero cuando se trataba de trabajo, olvidábase que el mundo existía, para recluirse, en profunda meditación en ese yo pleotórico de creatividad y sabiduría. Esa era la personalidad de Hermann Buse de la Guerra.

Quienes compartimos su amistad, lo recordamos poseedor de un vasto y rico saber; quien estas líneas escribe, tuvo la oportunidad de constatarlo reiteradamente en aquel inolvidable viaje que a bordo del B.A.P. **Independencia** hicimos juntos en 1976 (invitados por la Marina de Guerra a iniciativa del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú) con motivo del Bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica. Tan pronto hablaba de la arqueología y de la geografía, como de la astronomía, la geopolítica, la antropología o la historia. Pero, sin duda alguna, al interior de esa amplia y polivalente preparación, su preocupación mayor fue el estudio de ese "**vasto y sonoro personaje**" que baña nuestro litoral y de aquellos ríos y lagos desperdigados a lo largo y ancho del territorio patrio. En una palabra, la ciencia marítima —entendida en su acepción más genérica— constituyó quehacer permanente en su fructífera vida intelectual. Las páginas de este diario, fueron testigos en múltiples ocasiones de tan singular inquietud. Precisamente sobre este acercamiento hacia lo marítimo, que a Buse le subyugaba en grado sumo, es que deseamos hacer un somero recuento de sus principales obras. Veamos.

En octubre de 1958 sale a luz su libro —cronológicamente el primero en importancia— titulado **Mar del Perú**, cuyos capítulos más significativos habían sido publicados inicialmente en **El Comercio**. A lo largo de las casi 200 páginas que cubre el texto, el autor aborda —con el estilo directo y diáfano que le caracterizaba— aspectos primordiales

vinculados no sólo a esa enorme masa líquida que besa nuestra Costa, sino también a aquél océano que por su impávida tranquilidad, de antiguo se le denominó **Pacífico**. Las interesantes fotografías e ilustraciones que se incluyen, enriquecen más aun el texto.

Nueve años después, exactamente el 28 de octubre de 1967, se terminó de imprimir otro de sus textos de tinta marina: **Los peruanos en Oceanía**. Escrito con amoroso deleite, el libro fue publicado con ocasión del cuarto centenario del viaje de Alvaro Mendaña a Oceanía, y producto —según confesión expresa de su autor— de aquel inolvidable viaje que realizara entre enero y marzo de aquel año, a bordo del buque-escuela **Independencia** a las lejanas y exóticas regiones de Australia. Viaje que Buse, posteriormente, recordaría con evocativa gratitud y complacencia.

Entre 1972 - 1975 se publica la primera edición de la monumental **Historia Marítima del Perú**, verdadera enciclopedia de nuestra antiquísima y fecunda existencia marítima. Publicada por el hoy Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la colección de doce volúmenes recoge la valiosa e inagotable sapiencia de Hermann Buse en los dos volúmenes referentes a la Epoca Prehistórica. En efecto, a lo largo de las casi dos mil páginas que cubren ambos volúmenes, el geógrafo e historiador nacional nos recrea con su magistral pluma, conduciéndonos de la mano por los oscuros caminos de aquel lejano amanecer de la nacionalidad, que él iluminó. ¡Qué páginas tan bellas describiéndonos los primeros usos del mar y los contactos que a través de él hacían los antiguos peruanos! ¡Qué orden en la exposición y qué maestría en el manejo de las fuentes! Creemos por todo ello, que nunca antes y difícilmente en los años venideros, contaremos con un cuadro tan completo de aquella lejana época, como el aquí comentado.

En setiembre de 1979, año del Centenario del conflicto internacional del Sur, el mencionado Instituto publica —en su serie crónicas y testimonios— el bello relato de José Rodolfo del Campo, corresponsal de **El Comercio** en el escenario de las operaciones navales; el título: **Campaña Naval — 1879**. Dicha obra, está enriquecida por un erudito prólogo de Buse en donde traza una semblanza biográfica no sólo del citado cronista, sino también de su padre y abuelo, ambos de descollante participación en horas cruciales de nuestra historia. Además, preparó un glosario de términos náuticos, de invalorable ayuda para el lector.

Al año siguiente —en su serie congresos y simposios— dicho Instituto (organizador del evento) publica las ponencias presentadas en el simposio sobre "El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional", realizado entre noviembre y diciembre de 1978. Se inserta la ponencia que presentara Buse bajo el título de **Influencia del poder marítimo en América**, donde hace un riguroso análisis del tema bajo la óptica de la Geopolítica, ciencia de reciente data en nuestro medio. Las reflexiones planteadas —aunque tentativamente según la advertencia del propio autor— constituyen agudas precisiones sobre tan significativo asunto, destacando las enormes y diversas proyecciones en la futura marcha de este Continente. Los conceptos de "poder naval", "poder marítimo", "conciencia marítima", "destino marítimo" y "talasocracia" son abordados con inteligencia y exactitud.

Aparte de estas obras medulares, Buse publicó un sinnúmero de artículos y ensayos vinculados con los más diversos aspectos del quehacer marítimo, y del naval en particular. En este sentido, el diario **El Comercio** se convierte en la fuente más importante para rastrear su pensamiento; tarea que corresponde, principalmente, a los historiadores navales y a los científicos del mar.

Ahora bien; complemento de este cariño e inquietud por los estudios marítimos (puestos de manifiesto en sus escritos) encontramos en Buse la vivencia directa de participación en la vida académica e institucional de la Armada. Por ejemplo, su antigua vinculación con la Escuela Naval a través de cursos y charlas para los Aspirantes y Cadetes, con la Escuela Superior de Guerra Naval, mediante conferencias o seminarios para Jefes y Oficiales; o, sencillamente como conferenciante (1967 y 1976) a bordo del **B.A.P. Independencia** en dos de los cruceros de verano al exterior. Probablemente, su cercano parentesco con el ilustre marino Antonio de la Guerra (aquél que le correspondió el honor de hacer los primeros disparos contra los buques enemigos de 1879), actuó como acicate en este compromiso de identificación con la institución naval.

Pero, sin duda alguna, fue en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del cual era Miembro de Número Fundador y del que se enorgullecía de pertenecer, donde desplegó una extraordinaria actividad; fue integrante de su Directorio y cuando la economía de la institución hizo peligrar en algún momento la publicación de su obra medular, la **Historia Marítima del Perú**, Buse no reparó en salir al frente y desde la página Editorial del decano de la prensa nacional, defendió con firmeza la necesidad de no frustrar tan noble empeño. Actitud de la cual siempre le quedamos profundamente agradecidos. Y él lo sabía.

La última vez que lo vimos, fue precisamente en este Instituto (donde compartimos tareas comunes), con ocasión del homenaje privado al Dr. José Luis Bustamante y Rivero. Aun resuena en nuestros oídos su brillante intervención elogiando al homenajeado y defendiendo —con la vehemencia que le caracterizaba— la Doctrina peruana de las 200 millas del mar territorial; bello y eterno mensaje de peruanidad.

# INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

## NUEVAS PUBLICACIONES



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

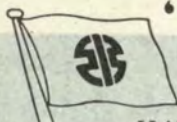
Lugar de ventas: en este Instituto.  
Av. Nicolás de Araníbar 744 - 748 - Santa Beatriz - Lince  
Telf. 71-27-29 - 71-07-35

### HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Epoca Prehistórica  
Hermann Base  
TOMO II VOLUMEN 2



Distribuidores EVISA  
Av. República de Chile 388 5to. Piso  
Telf. 46-4260 - 40-4578 - 32-4599



# "K" LINE

KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



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

SERVICIOS DE LINEA REGULAR PUERTOS LEJANO ORIENTE, JAPON,  
CENTRO AMERICA Y COSTA OCCIDENTAL, AMERICA DEL SUR  
Y VICEVERSA.

SERVICIOS CONTENEDORES CARGA SECA Y REFRIGERADA.

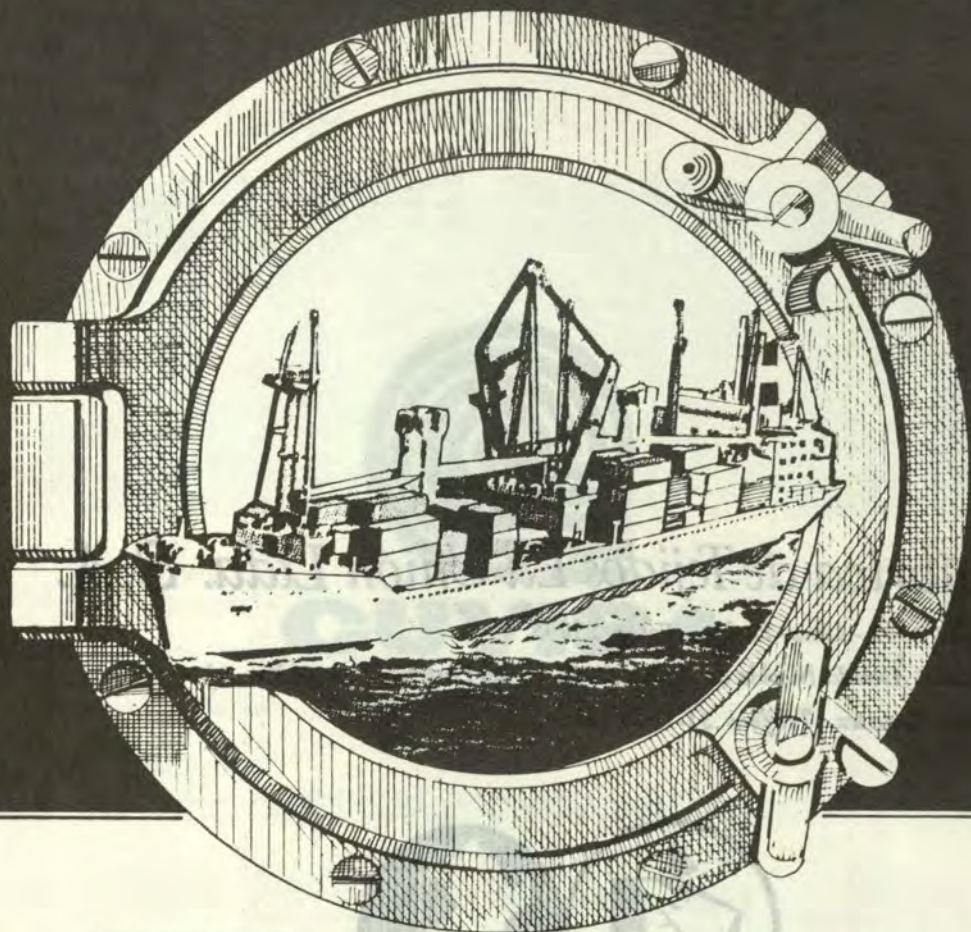
SERVICIOS DE PETROLEROS.

SERVICIOS DE CARGUEROS ESPECIALIZADOS.

SERVICIOS TRAMPA.



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



UNA INDUSTRIA  
Y MEJORA

# MAS BARCOS PARA MAS PROGRESO

Nuestras Motonaves al movilizar - millones de toneladas anuales de carga, desde y hacia los puertos-peruanos, generan empleos para miles de compatriotas.

Las crecientes necesidades de nuestro Comercio Exterior nos obligan a incrementar el número de buques lo que nos convierte en constante - fuente de trabajo para más peruanos.

ASI TAMBIEN SERVIMOS AL PAIS !



COMPANIA PERUANA DE VAPORES S.A.

75 AÑOS SIRVIENDO AL PERU...!

# Fábrica de Tejidos La Unión Ltda. S.A.

casilla 2066 - Lima - Perú — Telex 25098

oficinas: Avenida Nicolás de Ayllón 2681 (antes Carretera Central Km. 6)

cables: Supertex - Teléfono 31-1010 - Lima



SERVICIOS CENTRO AMÉRICA, SUDAMÉRICA DEL NOROCCIDENTE, JAPON AMÉRICA DEL SUR

Las crecientes necesidades de nues  
tro Comercio Exterior nos obligan  
a incrementar el número de buques  
lo que nos convierte en constante  
fuente de trabajo para más peruanos

REFRIGERADA  
MÁS  
BARCOS  
PARA MÁS  
PROGRESO

¡AGITAMBIEN SERVIMOS AL PAIS!



COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES S.A.  
LIMA - ORDOÑO 1016 - TEL. 545 545 - FAX 545 545  
75 AÑOS SIRVIENDO AL PERU



Naviera  
Humboldt S. A.



**CUVISA**

*Primera calidad en textiles*

UNA INDUSTRIA EN PERMANENTE BUSQUEDA DE NUEVAS  
Y MEJORES CALIDADES PARA LAS MAS DIVERSAS Y  
EXIGENTES NECESIDADES

AV. FRANCISCO PIZARRO N° 926 - RIMAC - TELEF. 813070  
APARTADO POSTAL 1662

**EDITORIAL Y VENTAS INTERNACIONALES S. A.**



**EVISA**

*Fábrica de Tejidos Unión Ltda. S.A.*

*Calle 2000 - Lima - Perú*

*Oficina: Avenida Nicolás*

*Calle Superior - Teléfono 31-0111 - Lima*

**ABIVUO**

**DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE:**

**HISTORIA MARITIMA DEL PERU**

**ENCICLOPEDIA BRITANICA**

**ENCICLOPEDIA BARSÁ**

**CHILDREN'S BRITANNICA**

**GREAT BOOKS**

**EXISTENTES NECESIDADES**

**REPUBLICA DE CHILE 388 - 5º PISO JESUS MARIA  
TELF. 324599**

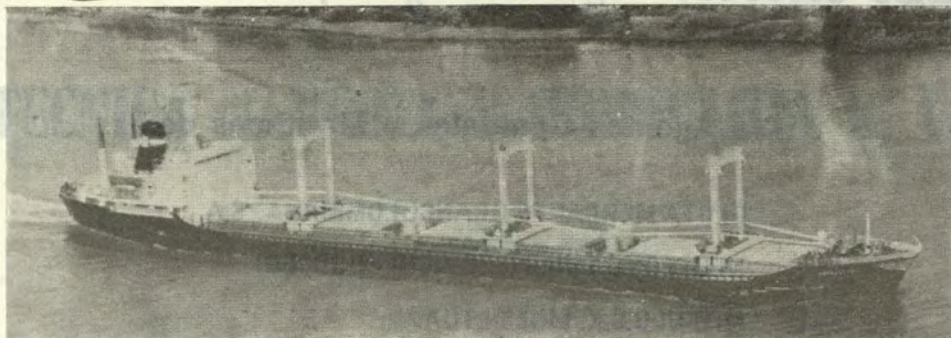
**AV. ANGAMOS 449 - 205 MIRAFLORES  
TELF. 464260**

**PASEL DE LA REPUBLICA 3557 - 8º PISO SAN ISIDRO  
AV. FRANCISCO RIMAC N.º 926 - TEL. 813070  
APARTADO POSTAL 1662**

**PALACIO VIEJO 216 - 603 AREQUIPA  
TELF. 213493**



## Naviera Humboldt S. A.



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

EDIFICIO PACIFICO - PLAZA WASHINGTON

CASILLA POSTAL 5736

NATALIO SANCHEZ 125, 9º PISO

TELEX: 20281 PU HUMBOLDT

TELEFONO 31-4005

25614 PU HUMBOLDT



K.M. 19 CARRETERA CENTRAL (NAÑA)  
ANTONIO MIRO QUESAADA 376 - 8º PISO  
TELEFONO: 289560 - APARTADO 2058  
TELEX 25365 - IPASA, LIMA - FERU

# Ferumar

Agencia de Transportes Marítimos S.A.

## Agentes Generales y Marítimos de:

FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, S.A.

NEDLLOYD LINES (SERVICIO EUROPEO)

MITSUMI O.S.K. LINES LTDA.

INTERAMERICANA DE NAVEGACION LTDA.

TRANSROL NAVEGACION S.A.

ALCANFORES 730, MIRAFLORES - TELEFONOS 455315 - 469898

APARTADO 4309 - LIMA - TELEX 20071PE - 25289PE



# MORELSA

## MOTORES Y

## REPARACIONES

## ELECTRICAS S. A.

- Instalaciones Eléctricas Industriales.
- Reparación y mantenimiento mecánico eléctrico y electrónico naval.
- Reparación electro-electrónico y mecánico de calderos automáticos.
- Servicio de reparación y mantenimiento de sistemas automáticos.
- Reparación y mantenimiento de equipos de refrigeración y aire acondicionado.
- Reparaciones mecánicas en general.
- Servicio de reparación y mantenimiento de cuadros de control en general.
- Rebobinados de motores, generadores y transformadores en general.
- Servicio de montajes electro-mecánicos.
- Soldadura en general.

- Contamos con un personal altamente calificado bajo la Dirección de un Departamento de Ingeniería, así como también tenemos apoyo de transporte propio que nos permite realizar trabajos en los diferentes lugares del litoral.

- Además contamos con nuestros talleres completamente equipados con maquinarias industriales y equipos de soldadura, que nos permiten dar garantías al servicio inmediato solicitado.

Jr. Guillermo Ronald Mza. "E" Lote 2 Urb. Industrial  
La Chalaca Callao - Teléfono 298292





# TECNICA NAVIERA Y PORTUARIA S. A.

Agentes Generales en el Perú de:

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINA S.A. (ELMA)

COMPAÑIA NAVIERA MARASIA S.A.

COLON 260, 2º PISO  
CALLAO

TELEFONOS: 299075, 296050  
TELEX: 25259 PE

**CENTRO  
COMERCIAL**  
*Vallehermoso*  
en el corazón de monterrico

**INFORMES Y VENTAS**

AV. JOSE PARDO No. 223 PISO 12 - MIRAFLORES

TELEFONOS: 454139 - 357484

**Transportes Marítimos S.A.**



**Transportes Marítimos S.A.**

# TECNICA NAVIERA Y PORTUARIA S.A.

FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, S.A.

AGENCIAS GENERALES EN EL PAIS DE:

ADRIAN L. S. O. USTIN

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A. (ELMA)

COMPANIA NAVIERA MARSA S.A.

COLON 280, 2º PISO  
CALLAO 2798252 - 2417001 2025 - ARIU - 609  
TELEFONOS: 28025, 28026  
TELEX: 28280 SE

**VALLEPAREMOSO**  
en el corazón de Montevideo  
CENTRO COMERCIAL

**INFORMES Y VENTAS**  
AV. JOSE Pardo No. 223 PISO 15 - M. P. CHES  
TELEFONOS: 484139 - 282424



